UNIVERSITÉ DE RENNES

FACULTÉ DE DROIT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU VOITURIER DE COMPLAISANCE

Thèse présentée et soutenue le Mercredi 12 décembre 1928 à 15 heures,

PAR JULIEN MOREAU

MEMBRES DU JURY
- M. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, Professeur.
- M. TRASBOT, Professeur, Président.
- M. LENOAN, Professeur.

RODEZ

IMPRIMERIE P. CARRÈRE (MAISON FONDÉE EN 1624)

1928

UNIVERSITÉ DE RENNES

FACULTÉ DE DROIT

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU VOITURIER DE COMPLAISANCE

Thèse présentée et soutenue le Mercredi 12 décembre 1928 à 15 heures,

PAR JULIEN MOREAU

MEMBRES DU JURY
- M. LEREBOURS-PIGEONNIÈRE, Professeur.
- M. TRASBOT, Professeur, Président.
- M. LENOAN, Professeur.

RODEZ

IMPRIMERIE P. CARRÈRE (MAISON FONDÉE EN 1624)

1928

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Vu :

Le Président de la thèse,

André TRASBOT.

Vu :

Le Doyen,

Ch. BODIN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie,

L. GÉRARD-VARET.

DE LA

RESPONSABILITÉ CIVILE

DU

VOITURIER DE COMPLAISANCE

INTRODUCTION

Que le transport soit gratuit ou rémunéré, les accidents aux personnes et aux choses, le retard dans l'exécution ou même l'inexécution totale sont choses assez fréquentes. Dans l'un et l'autre cas, la responsabilité civile du voiturier est mise en jeu, mais n'obéit-elle pas à des règles différentes ? Celles qui régissent le transport onéreux ont été posées en termes exprès par le législateur, ou peu à peu élaborées par la jurisprudence et systématisées par la doctrine ; elles sont bien connues et ont fait l'objet de nombreux travaux (1). Nous nous proposons de rechercher celles qui gouvernent la responsabilité du voiturier de complaisance sur lesquelles l'attention du monde juridique a été souvent attirée au cours des dernières années, mais qui n'ont pas encore été exposées dans leur ensemble. Il est toutefois indispensable de donner auparavant une notion sommaire du transport de complaisance, de façon à le distinguer du transport onéreux d'une part, et des autres services gracieux.

§ I. NOTION SOMMAIRE DU TRANSPORT DE COMPLAISANCE.

L'hypothèse du transport de complaisance est classique. Une personne accepte ou sollicite d'un ami une promenade dans l'automobile de celui-ci. Cet ami peut-il, revenant sur sa promesse, refuser d'accomplir le transport, ou s'il l'a commencé, de le ter-

(1) V. not. les ouvrages généraux de M. Josserand, « Les transports », de M. Roger, « Les transports », et de nombreuses thèses.

miner ? Un accident survenant en cours de route, dans lequel l'invité est blessé ou tué, peut-il, ou ses héritiers peuvent-ils, réclamer au conducteur des dommages-intérêts ?

L'examen de cette hypothèse conduit à discerner dans le transport de complaisance quatre éléments : 1° un sujet actif ; 2° un sujet passif ; 3° un élément matériel ; 4° un élément intentionnel.

I. — Sujet actif du transport : le voiturier.

Le voiturier est « celui qui transporte », c'est-à-dire qu'il opère lui-même le transport ou le fait opérer par un préposé.

Pas de difficulté si le propriétaire conduit lui-même un véhicule dont il est propriétaire ou locataire. C'est le cas le plus fréquent. Mais il arrive aussi que le conducteur soit un autre que le propriétaire, en cas d'accident, lequel sera responsable. Lequel sera le voiturier de complaisance ?

Sans doute, le conducteur répondra toujours du dommage causé par sa faute, ou, d'après la nouvelle jurisprudence de la Cour de Cassation (1) par l'animal ou le véhicule dont il a la garde. Mais s'il est insolvable, la victime aura-t-elle une action contre le propriétaire de la voiture ? La réponse à cette question variera suivant les cas.

Si le dommage a été causé par l'animal ou le véhicule, il faudra dire que le propriétaire en répond, soit que le conducteur soit considéré comme gardien et le propriétaire comme commettant du gardien (2), soit que le propriétaire soit considéré comme ayant conservé la garde de la chose par l'intermédiaire de son préposé (3).

Si le dommage a été causé par le fait du conducteur, le propriétaire en répondra, s'il existe entre le conducteur et lui un lien de commettant à préposé (4), et si le préposé a agi dans l'exercice de ses fonctions. Il ne répondra pas du fait du locataire ou de l'emprunter (5), ni du fait du préposé agissant en

(1) Civ. 29 juillet 1924, 21 février et 26 octobre 1927. En raison du grand nombre de décisions que nous aurons à citer, nous n'indiquerons pas de références dans le corps de l'ouvrage; on les trouvera à la fin du volume.

(2) Req. 12 janvier 1927.

(3) Henri Mazeaud, note au S. 1927-1-129, Savatier, note au D. P. 1927-1-146, Sur la question de la détermination du gardien, v. Besson, La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, thèse, Dijon, 1927, p. 80 et suiv.

(4) La question de savoir s'il existe, entre le propriétaire et le conducteur un lien de commettant à préposé peut donner lieu à difficultés. V. à ce sujet Garnier, De la notion de préposé mettant en jeu la responsabilité des maîtres et commettants, thèse, Rennes, 1927.

(5) V. au cas d'un transport de complaisance dans une automobile prê-

dehors de ses fonctions (1). Si le préposé, agissant dans l'exercice de ses fonctions, vient à en abuser, le commettant est responsable, même si le préposé a agi contre sa défense (2). Ainsi le chauffeur qui transporte un de ses amis dans l'auto de son maître, en lui faisant croire qu'il y est autorisé, engage la responsabilté du maître. Mais la jurisprudence admet à peu près unanimement que le maître ne répond plus de l'abus de fonctions, si la victime a su ou dû savoir que le préposé agissait sans autorisation, car alors « le préposé a été envisagé par la victime » de l'acte dommageable comme agissant non pour le compte » de son commettant mais pour son compte personnel (3) ».

Mais la question de la responsabilité du fait des préposés est plus délicate, s'il semble y avoir non plus un seul commettant, mais deux ou plusieurs. Une personne transporte un ami dans un fiacre ou un taxi qu'elle a loué ; le conducteur apparaît à la fois comme préposé du loueur du véhicule et du locataire. De même, si la location de la voiture et du conducteur est faite pour une durée indéterminée, et non plus à la course ou à la journée. Ou encore un individu confie sa voiture au mécanicien d'un garage, ou prête à quelqu'un sa voiture et son chauffeur; que décider s'il arrive un accident à un ami transporté ?

La jurisprudence pose en principe que le conducteur, soumis aux ordres du propriétaire, locataire ou usager en ce qui con-

---

tée au conducteur, T. civ. Morlaix, 23 juillet 1924 — au cas de transport par complaisance d'une personne montée sur l'invitation du propriétaire — dans une automobile conduite par un garagiste, envisagé comme entrepreneur de transports et non comme préposé du propriétaire, Poitiers, 17 octobre 1927.

(1) V. au cas du valet de chambre conduisant une voiture à l'insu de son maître, T. civ. Seine, 18 mai 1896 et Req. 26 février 1918 — au cas du préposé en congé, T. civ. Seine, 6 décembre 1904, confirmé par Paris, 8 novembre 1906 — au cas du préposé conduisant un véhicule prêté par son maître, Limoges, 27 novembre 1869.

(2) Dijon, 24 juillet 1874 — Paris, 11 décembre 1915.

(3) Crim. 12 décembre 1903 — V. dans le même sens, T. civ. Seine, 14 janvier 1891. — T. civ. Bruxelles, 25 juin 1906 et Req. 19 mai 1924, moins fortement motivés que l'arrêt de la Chambre Civile, puisqu'ils ne constatent pas que l'abus de fonctions ait été connu des victimes. — V. aussi, mieux motivés, T. corr. Vienne, 6 mars 1924. — T. civ. Nice, 20 avril 1925 et 22 février 1926 — Paris, 31 mars 1927 — Civ. 11 juin 1928 — Contra : Paris, 24 juin 1893. — T. corr. Seine, 19 juillet 1922 et sur appel, Paris, 19 janvier 1923. — T. corr. Marseille, 12 janvier 1923. — Mais ces décisions visent des cas où l'abus de fonctions peuvent être inconnu de la victime.

V. encore, au cas de piétons arrêtant un véhicule pour solliciter un transport gratuit : T. com. Nantes, 9 juin 1909. — T. civ. Angoulême, 16 juillet 1913, confirmé par Bordeaux, 25 mai 1914 et sur pourvoi, Req. 4 juillet 1917. — Nancy, 18 mars 1922 et 22 juillet 1925.

cerne l'itinéraire ou l'horaire du transport, reste au point de vue technique le préposé de son patron (1).

Le transport bénévole peut aussi avoir lieu au cours d'une leçon de conduite, auquel cas seront responsables l'élève, de sa faute personnelle, et le professeur, non pas comme commettant de l'élève, mais lui aussi en vertu d'une faute personnelle (2).

Que décider enfin au cas où un conducteur a confié la direction du véhicule à son ami, lorsqu'un accident survient à ce dernier ? Dans une espèce de ce genre, le Tribunal de Commerce de Marseille, par jugement du 12 janvier 1923, a partagé la responsabilité par moitié, estimant que l'un était coupable d'avoir abandonné la direction à l'autre, et cet autre ayant commis une faute de conduite. Le conducteur primitif demeurait en effet voiturier, conservant dans une certaine mesure la direction du transport et pouvant d'un moment à l'autre assumer de nouveau la conduite du véhicule.

En résumé, le voiturier de complaisance n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule, mais plutôt celui qui accomplit le transport ou le fait exécuter par un préposé.

II. — Sujet passif du Transport : une personne ou une chose.

Aucune difficulté n'existe sur ce point. On peut noter toutefois que certaines choses font en quelque sorte corps avec la personne (vêtements, menus bagages, etc.)

III. — Déplacement d'un lieu dans un autre : élément matériel du transport.

L'objet de la présente étude n'est pas de déterminer la responsabilité de tous ceux qui rendent des services gratuits, mais seu-

---

(1) Les trois Chambres de la Cour de Cassation ont, l'une après l'autre, consacré ce principe : la Chambre criminelle dans trois arrêts (30 octobre 1902, 3 avril 1908, 22 novembre 1924), la Chambre des Requêtes dans un arrêt du 7 novembre 1910, et enfin la Chambre Civile dans un arrêt du 15 juin 1926. Cette jurisprudence a été consacrée presque unanimement par les Cours et Tribunaux. En ce sens : T. civ. Seine, 26 juin 1895 et 31 janvier 1900. — T. corr. Seine, 22 février 1905. — T. corr. Seine, 23 février 1905, et sur appel, Paris, 3 juin 1905. — T. civ. Bruges, 2 janvier 1907. — T. civ. Versailles, 12 décembre 1908. — T. corr. Fontainebleau, 17 novembre 1911 — Paris, 10 janvier 1927 — Contra : T. civ. Seine, 7 février 1907. Jugé que le directeur d'une colonie de vacances qui a organisé une excursion gratuite automobile n'est pas responsable du chauffeur mis à sa disposition par un bienfaiteur de l'œuvre. (T. civ. Lyon, 10 octobre 1923.)

(2) V. au cas où le professeur s'est placé trop loin de l'élève pour intervenir utilement, T. corr. Seine, 7 février 1902 — au cas où il a choisi pour donner la leçon un endroit dangereux, Paris, 16 mars 1920, Riom, 16 janvier 1924 et Rennes, 12 février 1925 — au cas où il a négligé d'intervenir en temps utile, Crim. 24 juillet 1920 et Rennes, précité.

lement celle du voiturier de complaisance. Non qu'en lui-même le transport bénévole constitue un service gratuit d'une nature à part ; mais il a donné lieu à des discussions doctrinales et jurisprudentielles d'une particulière importance, à raison de la fréquence des transports et des accidents.

Il importe donc, pour avoir une notion exacte du transport de complaisance, de définir le transport en général.

Le transport consiste à déplacer un objet ou à conduire une personne d'un lieu dans un autre. La notion de transport suppose l'emploi d'un véhicule et le parcours d'une certaine distance entre le point d'arrivée, et le point de départ, qui peuvent n'être pas matériellement distincts. Elle est inséparable des notions d'espace et de temps, qui forment ce que M. Josserand appelle ses éléments métaphysiques (1).

Ne sont pas considérés comme voituriers, parce qu'ils n'effectuent pas de transports :

1° Le manutentionnaire qui se borne à charger ou à décharger une marchandise (2).

2° Le marinier qui guide un bateau dans un passage difficile (3) ; ou l'entrepreneur de remorquage, qui effectue une traction plutôt qu'un transport (4).

3° L'exploitant d'une attraction foraine (manège, trottoir roulant, montagnes russes, balançoires, etc...). En effet « le trans» port a pour caractéristique essentielle le déplacement d'un » lieu dans un autre, tandis qu'un manège forain n'accomplit » qu'en même lieu une action élévatoire, soit autour d'un dis» positif fixe, soit sur une piste dans une enceinte délimitée » et restreinte (5). »

4° Même solution, d'après M. Lalou (6), en ce qui concerne le loueur d'ânes, chèvres ou poneys qui promènent les enfants à l'intérieur d'un parc ou d'un lieu public.

De semblables attractions, aux dires du même auteur, constituent, non pas des entreprises de transport au sens des articles 1782 et suivant C. civ. et 632, paragraphe 2 C. com., mais seulement des entreprises privées au sens de l'article 632, parag. 3 C. com., entreprises de spectacles ou mieux de jeux publics.

Si donc — ce qui n'est pas présenté devant les Tribunaux à

(1) Transports, 275.
(2) Req. 28 février 1923.
(3) Orléans, 2 décembre 1857.
(4) Sourdat, Responsabilité, II, 975 et les renvois.
(5) Nancy, 26 juin 1925. V. aussi T. com. Vienne, 26 avril 1927 et sur appel, Grenoble, 27 février 1928. — T. com. St-Etienne, 1er mars 1928.
(6) Note au D. 1927-2-259.

notre connaissance — une question de responsabilité se posait à l'occasion d'une manutention, d'un pilotage, d'un tour de manège, etc... effectués par complaisance, cette question sortirait du cadre de notre étude.

5° En sortirait également le cas, assez hypothétique à la vérité, du déménagement de complaisance. Une certaine jurisprudence (1) et quelques auteurs (2) voient dans le contrat de déménagement un contrat de transport. Mais une partie de la doctrine (3) et la presque unanimité de la jurisprudence (4) se se prononcent en sens contraire. Dans une note au D. 1926-2-65, M. Josserand a précisé la différence qui existe entre le voiturier et le déménageur, et combattu la thèse de M. Wahl, pour lequel le transport du mobilier constitue l'opération essentielle du déménagement, l'emballage et le déballage n'étant que des opérations accessoires. Pour M. Josserand au contraire le transport n'est qu'un accessoire, qui peut même faire défaut ; il n'y a pas véritablement passage d'un lieu dans un autre lorsque le déménagement se fait dans la même maison, voire au même étage ou de porte à porte.

6° On doit enfin écarter le cas de l'accident causé par le mauvais fonctionnement d'un ascenseur utilisé gratuitement. Si le propriétaire de l'ascenseur est déclaré responsable, c'est en vertu de l'article 1386 du Code Civil, en sa qualité de propriétaire de l'immeuble, dont l'ascenseur fait partie (5), ou en vertu de l'article 1384, en qualité de gardien de la chose inanimée (6), mais non comme transporteur. Là encore, on se trouve en présence d'un mouvement de montée et de descente à l'intérieur d'un dispositif fixe qui ne constitue pas un déplacement d'un lieu dans un autre.

Par contre on ne peut refuser de voir un transport dans un déplacement compris avec d'autres éléments dans l'objet d'une convention, si ce déplacement présente bien les caractères d'un transport (7).

---

(1) T. civ. Seine, 12 avril 1913 et 10 janvier 1922.

(2) Wahl, Nature juridique du contrat de déménagement, Rev. trim. d. civ., 1911-507 — Roger, Transports, I, 58 — Demogue, Rev. trim. d. civ. 1914-140 et 1922-664 — Sourdat, Responsabilité, H, 974.

(3) Huc, Commentaire du Code Civil, X, 412 — Lyon — Caen et Renault, Droit Commercial, III, 553 — Josserand, Transports, 286.

(4) V. pour la plus récente, Aix, 15 juillet 1925, D. 1926-2-65 et les renvois.

(5) Req. 29 mars 1897. — T. civ. Nice, 20 juin 1912. — T. civ. Seine, 5 juin 1917, et sur appel, Paris, 13 décembre 1917.

(6) Req. 6 mars 1928.

(7) V. au cas de la visite d'une grotte comprenant un parcours facultatif en barque sur un lac souterrain, T. civ. Bourgoin, 8 octobre 1920, et sur appel, Grenoble, 15 mars 1921.

En réalité, si le transport est difficile à définir, il est facile à discerner dans la réalité ; tout se résout dans une question de fait.

IV. A titre de pure bienveillance : élément psychologique du transport.

Le transport est dit « bénévole », « gracieux », ou de complaisance, lorsque celui qui l'exécute agit non pas en échange d'une rémunération ou avec la certitude d'en obtenir une, mais uniquement dans une intention d'obligeance, d'amitié, de charité même, envers la personne auquel il rend service.

A. L'existence d'une rémunération suffit à donner au transport le caractère onéreux, même si le voiturier a cédé moins à l'appât du grain qu'au désir d'obliger un client, et si faible que soit la rémunération (1).

La rémunération peut ne pas considérer en argent, mais en services. Ne constitue donc pas une faveur gracieuse les permis de circulation accordés par les Compagnies de chemins de fer à leurs administrateurs et à leur haut personnel (ingénieurs, chefs de service, médecins, etc...), à leurs agents et aux familles de ceux-ci. De même en ce qui concerne les permis de circulation accordés aux entrepreneurs et ouvriers travaillant pour le compte des compagnies. Ces transports constituent soit un salaire ou un supplément de salaire, soit l'équivalent d'une indemnité de déplacement (2).

De même il y a contrat de transport onéreux lorsqu'une firme d'automobiles met une voiture et un chauffeur à la disposition d'un journaliste, mission étant donnée à ce dernier de chercher à vendre la voiture et de faire un peu de publicité pour la firme (3).

La question de savoir s'il y a ou non contre-partie donnant au transport le caractère onéreux pourra être assez délicate ;

(1) Jugé en ce sens qu'un transport faiblement rémunéré doit être considéré comme onéreux, alors surtout qu'en l'espèce un accident mortel survenu au cours du transport ne permettait guère au voiturier de se montrer exigeant. (T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921, confirmé par Douai, 1er mars 1922). — Jugé de même qu'une promenade aérienne organisée à titre de propagande constitue un transport à titre onéreux, bien que le coût du billet soit très inférieur à celui du transport. (T. civ. Vienne, 4 décembre 1924 et note de M. Ripert sous ce jugement au D. P. 1925-2-137.)

(2) V. à ce sujet Vansteenberghe, Les accidents de voyageurs et les droits des victimes, thèse, Dijon 1905, p. 38. Mais M. Vansteenberghe va peut-être un peu loin en refusant de voir une faveur gracieuse dans les permis accordés aux membres de la presse. — V. pour un transport gratuit d'ouvriers ou d'employés, Req. 27 mai 1895 et 7 juin 1910.

(3) Paris, 10 janvier 1927.

un avantage purement moral, par exemple (1), ne met pas obstacle au caractère bénévole du transport. Tout en pareille matière est une question de nuance et de mesure.

B. La contre-partie est en général convenue d'avance. Mais il suffit qu'elle puisse être exigée même sans convention pour donner au transport le caractère onéreux. N'est donc pas transporté gracieusement celui qui monte dans le véhicule à l'insu ou contre la défense du voiturier, ni le voyageur à titre onéreux qui effectue un parcours supplémentaire. De même, il y a convention tacite de transport onéreux lorsqu'un voyageur prend place dans le tramway ou un autobus, et ce avant même qu'il n'ait pris son ticket (2). L'exigibilité d'une rémunération exclut donc toute idée de complaisance (3).

C. Mais l'absence de toute rémunération n'indique pas nécessairement que le transport soit bénévole, car malgré cette absence, il peut parfois se rattacher à une convention à titre onéreux, conclue entre le voiturier d'une part, et d'autre part soit le bénéficiaire lui-même, soit un tiers.

C'est ainsi que le transport peut se rattacher.

1° A un louage de services (4).

2° A un contrat d'hôtellerie (5).

3° A un contrat de transport à titre onéreux (franchise de 30 kilos de bagages (6), transport sans supplément de prix des bagages à mains) etc...

Dans certains cas il ne sera pas facile de voir s'il y a con-

---

(1) Désir de popularité, espoir d'une faveur, etc. Jugé par exemple que le transport demeure gracieux si le voiturier se borne à solliciter un pourboire pour son chauffeur. (T. com. du Havre, 27 février 1924.)

(2) T. civ. Nice, 9 janvier 1922. — Lyon, 24 mai 1923.

(3) Que décider si le transport a eu lieu en vertu d'un contrat de transport à titre onéreux, mais nul? Il semble bien qu'on ne puisse y voir un acte de pure complaisance (Contra : T. civ. Seine-Inf., section du Havre, 28 octobre 1926.)

(4) V. p. 7 ce qui a été dit au sujet des ouvriers transportés gratuitement par une Cie de chemins de fer. En ce qui concerne les transports gratuits organisés pour leurs ouvriers par des industriels, v. T. civ. Seine, 4 août 1900. — T. civ. Pont-l'Evêque, 27 juin 1910, et sur appel, Caen, 21 novembre 1910 — Civ., 30 juillet 1919.

V. au cas du transport d'un domestique, T. civ. Valence, 3 juin 1924 — d'un entrepreneur chargé d'exécuter des travaux dans la villa du voiturier, Angers, 29 juin 1926 — du personnel d'un restaurant chargé d'organiser un repas chez le voiturier, Grenoble, 27 octobre 1925, réformant T. civ. Vienne, 2 janvier 1925 — d'un mécanicien chargé de contrôler les essais d'une voiture, T. civ. Trévoux, 15 juillet 1924, et sur appel, Lyon, 29 octobre 1925 — d'un apprenti-chauffeur, T. civ. Lyon, 17 décembre 1908.

(5) V. Lalou, Responsabilité, 187.

(6) Elle est un accessoire du droit de place acquis par le voyageur (Amiens, 15 novembre 1912).

nexité entre le transport et le contrat à titre onéreux. Là encore, on se trouvera en présence d'une question d'espèce (1).

Le transport n'est pas davantage bénévole, lorsque la gratuité est la conséquence d'une convention passée non plus entre le bénéficière et le voiturier, mais entre celui-ci ou un tiers. C'est l'application de la théorie de la stipulation pour autrui.

En conséquense, les transports faits par les Compagnies de chemins de fer en vertu de clauses impératives de leurs cahiers de charges, et par tous les voituriers en général sur réquisition de l'autorité supérieure, sortent du cadre de la présente étude (2). Le voiturier en accomplissant le transport sans rien recevoir du voyageur, ne le fait pas dans l'intention de lui être agréable, mais de s'acquitter d'une obligation envers un tiers.

Que décider si le transport gratuit se rapporte non plus à un contrat onéreux, mais à un autre service gratuit ? A-t-il ou non le caractère bénévole ? Par exemple, un conducteur d'automobile qui s'entraîne pour une course, emmène avec lui un compagnon qui chronomètre les essais. A notre sens, le transport est bénévole, car il ne constitue pas la contre-partie du chronométrage. En réalité il n'y a pas de contrat et les deux compagnons se rendent un service mutuel sans y être obligés. Une espèce de ce genre s'étant présentée devant le Tribunal de la Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens (jugement du 30 mai 1927), un annotateur du jugement (3) a insinué qu'il ne s'agissait pas à proprement parler d'un transport bénévole. Il

(1) V. par exemple, le cas de deux associés partant en voyage d'agrément et d'affaires dans la voiture de l'un d'eux (Montpellier, 3 octobre 1922, admettant le caractère bénévole). — V. au cas de l'agent d'affaires emmenant un client visiter un fonds de commerce qu'il est chargé de vendre, Lalou, op. cit., 189 (transport onéreux) — au cas de l'homme d'affaires qui emmène ses clients pour les assister dans un règlement de comptes, T. civ. Lyon, 13 janvier 1912 (transport bénévole) — de la mise d'une voiture et d'un chauffeur à la disposition d'un acheteur éventuel, Lyon, 10 oct. 1918 (transport bénévole) — du médecin que le malade envoie chercher en auto, Angers, 29 mars 1927 (transport bénévole, sol. impl.) — du garagiste qui transporte le domestique de son client, T. civ. Thiers, 15 janvier 1925.

(2) Il ne faut donc pas voir de transport gracieux dans celui des enfants de moins de trois ans, de certains fonctionnaires, des préfets et secrétaires généraux en tournées, des contrôleurs des chemins de fer, des douanes et contributions indirectes, des agents des postes, des militaires en service commandé, des prisonniers de guerre, des condamnés, etc... — En ce sens, Vansteenberghe, op. cit. p. 37. — Roger, Transports, II, 715. — Lalou, loc. cit. V. pour les agents des postes, Civ. 21 juillet 1913 — pour les militaires, Civ. 24 janvier et 4 juillet 1922, 22 janvier 1924 — pour les employés de chemins de fer voyageant sur un autre réseau que celui de leur Compagnie, Civ. 22 février 1926.

(3) Gaz. Pal. 1927-2-562.

n'existe pourtant aucune raison de refuser à un tel transport le caractère bénévole.

De ce que le transport bénévole se présente le plus souvent sous la forme d'une partie de plaisir, d'une promenade, d'une course pressée, il ne faut pas en conclure qu'on doive le restreindre à ces hypothèses. Celui qui, par esprit sportif, demande ou accepte une place dans une auto de course doit être considéré comme transporté gracieusement; il n'en serait autrement que s'il y montait par nécessité professionnelle (1).

De même, malgré l'avis de M. Vansteenberghe, nous préférons voir un transport gracieux dans celui que les Compagnies de chemins de fer accordent aux journalistes, au moins lorsqu'elles ne le font que pour se concilier les faveurs de la presse. Car le transport cesserait d'être gracieux, s'il est la contre-partie de la publicité faite par les journaux pour le compte des Compagnies (2).

L'examen de la jurisprudence conduit en définitive à penser que c'est l'existence dans l'esprit du voiturier d'une intention bienveillante et désintéressée qui caractérise essentiellement le transport gracieux. « Pour qu'on puisse parler d'intention libé-» rale et d'acte à titre gratuit, il faut que le disposant ait eu » conscience qu'il consentait un sacrifice, il faut qu'à son inté-»rêt personnel il ait préféré l'intérêt d'autrui; pour employer » une expression vulgaire, mais frappante, il faut qu'il ait senti » qu'il ne faisait pas une affaire » (3). Ajoutons toutefois que la complaisance existe même si l'intention libérale n'est pas absolument pure de tout élément intéressé, et si au désir d'obliger autrui se joint une arrière-pensée de profits éventuels : satisfaction d'intérêts moraux, popularité ou sympathie à acquérir ou à conserver, rang à tenir, etc... pourvu encore une fois que le profit ne soit qu'éventuel et ne constitue pas le but immédiat poursuivi par le voiturier (4).

Dans la pratique, on ne pourra toujours déterminer d'une façon certaine les intentions du voiturier, mais le plus souvent le caractère gracieux du transport ne fera pas de doute.

Comment l'intention bienveillante se manifestera-t-elle ? En

(1) V. T. civ. Trévoux, 15 juillet 1924, et Lyon, 29 octobre 1925, précités.
(2) V. supra, p. 72, note.
(3) Valloir, Essai sur la notion d'acte à titre gratuit, thèse, Rennes, 1919.
(4) On a pu voir autrefois un tribunal appliquer la loi du 9 avril 1898 dans une espèce où la bienveillance semblait pourtant avoir prédominé dans l'esprit du voiturier; il s'agissait d'une maison de commerce qui avait mis gracieusement une automobile à la disposition d'une délégation ouvrière pour leur permettre d'assister aux obsèques d'un employé de l'établissement. (T. civ. Bourgoin, 9 juin 1923.)

général par l'offre ou l'acceptation du voiturier, mais l'initiative du transport bénévole peut provenir d'un tiers et pas seulement des parties. C'est ainsi que la Société Pilter et Cie, ayant été condamnée en première instance à payer des dommages-intérêts aux époux Uzan qu'avait gracieusement transportés son chauffeur Sgarzini, fit appel du jugement, arguant notamment que l'invitation provenait d'un sieur Scemama, mais la Cour de de Paris confirma le 12 avril 1926, « considérant que s'il est » vrai que les époux Uzan étaient les invités d'un sieur Sce- » mama, et non de Sgarzini, ce dernier a engagé la responsabi- » lité de la Société en les transportant avec son consentement » dans la voiture dont il devait assurer la conduite, »

§ II. POSITION DU PROBLÈME DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE DU VOITURIER DE COMPLAISANCE.

Après avoir indiqué sommairement ce qu'il faut entendre par transport bénévole, il importe de rechercher comment le problème de la responsabilité de voiturier de complaisance se pose dans la pratique.

I. Tout d'abord il peut se poser aussi bien à l'occasion du transport des choses qu'à l'occasion du transport des personnes ; celui qui hésiterait à confier à des mains inconnues un objet encombrant ou fragile, ou qui désire le voir arriver plus vite à destination, le confiera volontiers à un automobiliste de ses amis.

D'autre part, le transport gracieux peut s'accomplir par tous les modes de locomotion, à condition que le véhicule employé contienne au moins deux places ou puisse se prêter au transport d'un objet. Chemin de fer, avion, ballon, voiture attelée, automobile sous ses diverses formes (side-cars, cyclecars, etc...), conviennent parfaitement au transport de complaisance. On peut encore citer la motocyclette, munie aujourd'hui d'une sellette-porte-bagages, suffisamment confortable pour constituer un siège, et même la bicyclette; le cycliste qui transporte un enfant dans un petit panier fixé au guidon, ou, non sans imprudence, un camarade à califourchon sur le cadre de sa machine, est lui aussi un voiturier de complaisance.

Enfin la question de responsabilité peut être soulevée à l'occasion de tout dommage causé par le voiturier à son invité, comme au cas de transport à titre onéreux; blessure ou mort du voyageur, avarie ou perte de la chose transportée, mais

même inexécution totale ou partielle, ou simple retard dans l'exécution.

L'invité, confiant dans la promesse de son ami, n'a pas usé du moyen de transport qui lui aurait permis d'arriver à temps; l'interruption volontaire du transport, constituant à son égard un affront, l'obligeant à terminer son voyage dans des conditions plus pénibles ou plus coûteuses que s'il avait recouru à un voiturier de profession, lui cause un préjudice certain et qui peut être important; on conçoit donc qu'il puisse y avoir lieu à réparation.

Nous aurons donc à poser des principes qui puissent résoudre toutes les questions de responsabilité relatives au transport bénévole. Mais en raison des conditions de fait dans lesquelles le problème s'est imposé à l'attention des juristes, et de l'unanimité à peu près complète de la jurisprudence, nous nous attacherons surtout au transport *des personnes, en automobile,* et nous envisagerons principalement *le cas de blessures ou d'accident mortel.*

II. Rien d'étonnant à ce que le transport bénévole des personnes soit plus fréquent que celui des choses, ou du moins qu'il donne lieu plus souvent à des réclamations en justice. On demande peut-être plus rarement à un ami de transporter un objet fragile ou précieux; on préfère s'en charger soi-même ou s'adresser à un voiturier de profession, en s'assurant au besoin, car c'est un fait d'expérience que souvent l'on expose plus facilement sa vie ou sa santé que sa fortune. Au contraire, on demande volontiers même à une simple relation, la faveur d'une promenade, sachant que l'ami ou le parent auquel on s'adresse sera heureux de faire à son invité les honneurs de sa voiture, de le guider dans les lieux qu'il connaît et de l'avoir à ses côtés. Parfois, la nécessité peut contraindre à s'adresser à un inconnu; une panne en pleine campagne, un accident de personne exigeant des soins immédiats ou un transport urgent, et l'on se voit contraint de faire signe au premier automobiliste qui passera. Le transport d'une chose n'est jamais pressé au même point. Un accident survient-il d'ailleurs à l'objet transporté, il arrive bien rarement que cet objet soit précieux. S'il a peu de valeur, son propriétaire hésitera à poursuivre un ami obligeant; au surplus certains arguments en faveur du voiturier de complaisance, tels que l'exonération tacite de responsabilité, sont plus facilement admissibles s'il s'agit d'un objet que s'il s'agit d'une personne. Le plus souvent, la question ne se posera que pour les objets qui sont accompagnés par le voyageur (vête-

ments, menus bagages, etc...) et qui font en quelque sorte corps avec lui. Or, si le voyageur n'est pas blessé au cours de l'accident, il hésitera probablement à engager un procès uniquement pour le dommage causé à ses vêtements et bagages; encore moins, au cas d'accident mortel, ses héritiers penseraient-ils à demander un supplément d'indemnité pour les vêtements et bagages du défunt.

A notre connaissance, la jurisprudence n'a présenté jusqu'ici qu'un seul exemple de demande relative à un transport bénévole d'objet (T. com. du Havre, 27 février 1924).

III. Mais il peut sembler plus étrange que ce soit surtout à propos du transport en automobile que le problème ne se soit posé. Pourtant on ne trouve qu'une décision relative au transport gracieux par avion (1), et quelques-unes seulement en ce qui concerne le transport par voiture attelée (2). Comment cette différence s'explique-t-elle ? alors que le transport est vieux comme le monde... et la complaisance aussi. Passe encore pour l'avion qui est récent et peu usité. Mais pour la voiture attelée, qui remonte à la plus haute antiquité?

Il semble bien que les autres véhicules soient moins aptes que l'automobile au transport bénévole. Les uns sont en général la propriété d'entrepreneurs qui en font un moyen de gagner leur vie et accomplissent normalement des transports à titre onéreux; c'est le cas des anciennes diligences, des fiacres et omnibus, des chemins de fer, des tramways, des navires et des avions (qui sont encore peu répandus). En ce qui concerne les navires, on peut évidemment faire exception pour les yachts de plaisance et les yoles; mais les premiers surtout ne sont accessibles qu'aux grosses fortunes et ces bateaux de plaisance ne sont utilisables qu'au bord de la mer et par beau temps. Quant aux voitures attelées, qui se raréfient sans cesse, elles ne se prêtent guère qu'à de courtes promenades, dont la brièveté même diminue les chances d'accident. D'ailleurs, surtout aujourd'hui et à moins d'être des instruments de travail, elles supposent un certain luxe ; une écurie coûte très cher, le cheval devant être nourri et entretenu même les jours où il ne sort pas.

L'automobile, au contraire, est aujourd'hui très répandue; au repos elle ne coûte presque rien, sa conduite et son entretien, relativement faciles, n'exigent pas de personnel coûteux. Bien

(1) T. civ. Seine, 3 décembre 1924.

(2) T. civ. Argentan, 19 mars 1913 — Caen, 12 novembre 1913 — T. com. Marseille, 12 janvier 1923. — T. civ. Marennes, 5 juin 1923. — Poitiers, 19 décembre 1923. — Grenoble, 3 février 1928.

que les entrepreneurs de transport puissent l'exploiter sous forme de cars, d'autobus et de taxis dont les derniers surtout ne se prêtent guère qu'à de courts trajets, l'automobile a été exclusivement au début et encore principalement destinée aux besoins du propriétaire, de sa famille, de ses employés, de son exploitation. Différente sur ce point du yacht, de la voiture attelée, de l'avion, elle est prête dès qu'on a besoin d'elle; également apte à la course urgente, à la promenade, à l'excursion et au long voyage, pouvant rouler par tous les temps elle permet le départ ou l'arrêt à volonté, l'organisation d'horaires et d'itinéraires agréables, pratiques et modifiables à volonté.

Les qualités de l'automobile en font donc l'instrument par excellence du transport gracieux. Ses inconvénients font comprendre également pourquoi elle a eu à un si haut degré les honneurs de la doctrine et de la jurisprudence; le transport bénévole ne soulève guère de problèmes juridiques qu'en cas d'accidents ; et la rapidité de l'automobile et sa multiplication même augmentent le nombre de ces accidents.

Voilà pourquoi, sans doute, lorsque trois de nos parlementaires ont voulu attirer l'attention du législateur sur la situation du voiturier de complaisance, c'est au conducteur d'automobiles qu'ils ont plus particulièrement songé (voir plus loin l'exposé des motifs de la proposition Poitou-Duplessy, Laroche-Joubert et Condé).

IV. C'est enfin un fait constant que le voiturier de complaisance n'est guère poursuivi comme responsable s'il y a eu accident, et accident sérieux.

Aussi n'indiquons-nous que pour mémoire l'inexécution et le retard, auxquels les développements qui suivent ne feront le plus souvent aucune allusion. Bien que les principes de la responsabilité soient les mêmes, quelles que soient la cause et l'importance du préjudice, ce n'est pratiquement qu'au cas d'accident, et d'accident sérieux, que le voiturier de complaisance sera recherché comme responsable. En cas de dommage léger, l'amitié, la reconnaissance ou la simple convenance interdiront toute réclamation à l'invité qui n'y songera même pas. S'il avait cependant l'audace d'en formuler une, un arrangement amiable interviendrait sans doute avant qu'ait pu naître le procès. Mais si la chose transportée, précieuse peut-être, est perdue ou endommagée gravement, à plus forte raison s'il y a accident de personne, mortel ou même grave sans être mortel, l'amitié ne pèsera peut-être pas lourd dans la balance, encore moins de banales relations mondaines ou de simples convenances. En cas de mort de l'invité, sa famille et ses héritiers, qui peuvent agir

de leur propre chef et n'ont pas été personnellement l'objet de la complaisance du voiturier, n'hésiteront pas à réclamer une indemnité. Notons d'ailleurs que le voiturier, surtout s'il s'agit d'un automobiliste, aura le plus souvent contracté une assurance des dommages causés aux tiers transportés, et n'ayant rien à débourser effectivement s'il est condamné, il sera le premier peut-être à conseiller à son obligé de la poursuivre.

Accidents graves survenus à des personnes transportées bénévolement en automobile, voilà le champ dans lequel se sont rapidement multipliées une jurisprudence touffue et d'interminables discussions doctrinales. De cette jurisprudence et de cette doctrine, nous chercherons à dégager des principes qui vaudront d'ailleurs pour tous les cas de transports gracieux, même ceux qui ne sont pas encore présentés devant les tribunaux.

§ III. IMPORTANCE ET COMPLEXITÉ DU PROBLÈME.

I. Importance du problème.

Le problème dont nous recherchons la solution a dû se poser de tous les temps. Pourtant son importance n'est apparue que depuis quelques années : la rubrique du transport bénévole était inconnue ou presque vers la fin de la guerre, et l'abondante littérature juridique à laquelle a donné lieu à cette époque la responsabilité des propriétaires et conducteurs de véhicules, d'automobiles surtout, est à peu près muette sur la question (1). Quant à la jurisprudence antérieure à 1918, elle ne présente guère que quelques décisions isolées, où la difficulté n'est pas discutée, ni même entrevue dans la plupart des cas (2).

Aujourd'hui, les décisions abondent ; elles sont annotées et commentées ; il n'est guère de périodique qui n'ait publié une

(1) Pas un mot dans le classique ouvrage de M. Sainctelette (Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles en cas d'accidents, Paris, 1908), ni dans les nombreuses thèses soutenues vers la même époque sur des sujets analogues; quelques pages seulement dans le livre de M. Imbrecq (L'automobile devant la Justice, 2e éd., Paris, 1910) ; quelques lignes seulement dans la thèse de M. Pierron (Montpellier, 1909) ; de brèves allusions dans un article de M. E. H. Perreau (Courtoisie, complaisance et usages non obligatoires devant la jurisprudence, R. trim. d. civ. 1914, p. 489 et 500) ; et c'est à peu près tout.

(2) V. T. civ. Avignon, 5 décembre 1905 — T. civ. Avignon, 14 décembre 1911, et sur appel, Nîmes, 26 mars 1912 — T. civ. Lyon, 13 janvier 1912 et sur appel, Lyon, 28 janvier 1913 — Paris, 24 mai 1912 — T. civ. Argentan, 19 mars 1913, et sur appel, Caen, 12 novembre 1913 — T. civ. Bayonne, 6 mai 1913 — Toulouse, 22 juin 1914.

note sur la question. Les nombreux ouvrages spéciaux consacrés aux moyens de transport ont soin d'y faire allusion (1), et les traités généraux eux-mêmes ne la peuvent éluder (2). Les thèses récentes sur la responsabilité des automobilistes comportent un chapitre spécial consacré au transport bénévole (3). Enfin la situation des voituriers de complaisance ne laisse pas de préoccuper nos législateurs (4).

Comment expliquer que le problème ait pu si rapidement et si complètement devenir d'actualité ? Il faut évidemment en voir la cause dans le développement considérable de la circulation automobile depuis la fin de la guerre ; en effet, l'augmentation du nombre des voitures mises en circulation en 1925 est de 43 pour cent par rapport en 1914 (5). Or nous savons que l'automobile est de tous les véhicules le plus apte au transport gracieux. D'autre part, le développement de l'automobile a eu pour conséquence une augmentation du nombre des accidents, soit que le bon marché du véhicule ait été obtenu au détriment de la qualité, soit que nos routes et nos rues, sinueuses, trop étroites, vite usées, mal aménagées pour la circulation moderne (virages trop brusques, croisements sans vue, passages à niveau, tramways sur route, etc...), ne soient plus en rapport avec les

---

(1) V. not. Blaisot, Commentaire du Code de la Route — Perraud, Charmantier, Manuel pratique de l'Automobile.

(2) V. not. Demogue, Obligations, II et V, passim — Josserand, Les Transports, n° 103 et 799 — Roger, Transports, I, n°11 et 190 — Lalou, Responsabilité Civile, passim.

(3) Chevalier, tèse, Paris, 1926 — Charier, thèse, Caen, 1926 — Besson, thèse, Dijon, 1927.

(4) V. proposition Poitou-Duplessy, Laroche-Joubert et Condé, députés (séance du 28 mai 1925, *J. Off.* 1925. Doc. parl. annexe n° 1655) — proposition Ricolfi, député (séance du 8 novembre 1927, *J. Off.*, Doc. Parl. annexe n° 4997.)

(5) V. à ce sujet Perraud-Charmantier, Manuel pratique de l'Automobile, p. 5. Sur les causes de ce développement, M. Chevalier écrit : « Vers la fin » des hostilités, l'emploi des camions automobiles, dont on s'était servi » sur une grande échelle pour le transport et l'approvisionnement des trou» pes, devint une nécessité au négocè particulier pour le transport des » marchandises. Une certaine désorganisation de nos grands réseaux de » chemins de fer, due à des causes multiples, la rareté des animaux de » trait, leur cherté, obligèrent le commerce et l'industrie à avoir recours » aux automobiles pour assurer leur trafic. De plus, le goût des déplace» ments, le désir d'user de la vie sous son côté le plus agréable, l'accrois» sement du bien-être dans certaines classes et aussi les perfectionne» ments multiples apportés dans la construction des automobiles, qui per» mirent la création de voitures dites « utilitaires » à des prix accessi» bles à de nouvelles couches d'acheteurs, toutes ces causes et bien d'au» tres encore peut-être donnèrent une extension considérable au dévelop» pement de la circulation automobile » (op. cit.).

On peut noter aussi que l'automobile, auxiliaire précieux du travail humain, prend de plus en plus le caractère professionnel (v. pour les médecins de campagne, voyageurs de commerce, négociants, etc...).

nécessités actuelles. N'oublions pas non plus la rapidité de l'automobile, ni l'imprudence de certains chauffeurs.

Un nombre sans cesse croissant d'automobiles, partant de transports gracieux, d'accidents, de procès. Aussi les juristes se sont-ils plus vivement que jamais préoccupés d'étudier la responsabilité des conducteurs d'automobile en cas d'accidents. Le problème a paru délicat et complexe lorsqu'il s'est agi des accidents causés aux passants ; à plus forte raison l'est-il lorsqu'il s'agit des accidents aux personnes transportées bénévolement, car cette situation spéciale donne lieu à un double conflit d'ordre moral et d'ordre juridique.

II. Difficultés d'ordre moral.

Ces difficultés proviennent de ce que l'auteur du dommage a lésé la victime en lui rendant un service gracieux. Ne semble-t-il pas anormal, à première vue, qu'une responsabilité quelconque puisse être engagée à l'occasion d'un fait de complaisance ? Il suffit d'interroger « l'homme de la rue », le « Français moyen » : il s'étonne et s'indigne qu'un conducteur obligeant puisse être condamné à payer des dommages intérêts à son invité. Comment juger le procès sans tenir compte des rapports d'amitié et de complaisance qui ont existé entre les parties ? Il paraît en outre illogique et immoral de traiter le voiturier de complaisance aussi sévèrement que s'il avait été payé pour accomplir le transport, et de donner d'autre part les mêmes droits au paisible passant renversé par une automobile et à l'individu qui y est monté spontanément et sans en ignorer les dangers.

Une application trop brutale et sans nuances des principes généraux de la responsabilité pourrait avoir pour conséquence de tuer le transport gracieux, et d'atteindre par là la complaisance elle-même qui est une des formes de l'activité humaine. Complaisance pourtant nécessaire, non seulement en raison de son charme, mais parce qu'elle est un puissant régulateur de vie sociale. Ce rôle des rapports de complaisance et de courtoisie a été mis en lumière par M. E. H. Perreau.

« Non seulement ils nous dictent une ligne de conduite en » mainte occurrence où se taisent les lois les plus étendues, em- » pêchant ainsi la société de tourner au chaos par la multipli- » cation des changements capricieux et des divergences de vue » entre concitoyens, dans la plus grosse part de l'existence » journalière, mais ils aident puissamment au fonctionnement » de la machine sociale en versant de l'huile dans des rouages

» nombreux que l'égoïsme incomplètement réfréné par la loi » ferait vite étrangement grincer (1). »

Le législateur lui-même en a tenu compte, et M. E. H. Perreau cite de nombreux textes soit du Code Civil, soit du Code de Procédure Civile, soit même de lois plus récentes (2).

Il y a longtemps qu'on a dit « Summum jus, summa injuria », et Portalis affirmait dans son discours préliminaire du Code Civil, que « les lois sont faites pour les hommes, et non les hommes pour les lois ».

La jurisprudence a toujours essayé au cours du XIX[e] siècle d'assouplir les textes pour arriver à des solutions équitables et de nos jours, elle y tend de plus en plus, encouragée par la doctrine (notamment MM. Gény (3) et Perreau) (4). Cet esprit de justice pratique a particulièrement trouvé à s'exercer en ce qui concerne le transport bénévole. Mais le difficile est de trouver la solution équitable et de la justifier.

Nous venons d'indiquer la nécessité de sauvegarder les intérêts du conducteur obligeant ; on ne peut cependant négliger ceux de la victime, sur l'importance desquels il est inutile d'insister. N'oublions pas aussi que le transport bénévole peut se présenter dans des conditions de fait très diverses. On peut être plus sévère pour le voiturier qui a proposé le transport, que pour celui qui l'a seulement accepté; plus sévère pour le voiturier en cas de promenade qu'en cas de course urgente, par exemple s'il s'agit du transport d'un blessé, car il est plus facile pour le voiturier de refuser dans un cas que dans l'autre ; s'il est théoriquement toujours libre, il faut admettre que pratiquement d'impérieux sentiments d'humanité peuvent en quelque sorte lui imposer le transport. On ne peut donner la même solution si la victime a connu et accepté les risques du voyage que si elle les a ignorés, s'il s'agit d'une légère contusion ou d'une grave blessure, d'une légère imprudence ou d'une faute inexcusable. Il faut tenir compte enfin du degré de complaisance ; nous avons vu plus haut que l'intention bienveillante pouvait, sans que le transport cesse nécessairement d'être bénévole, s'allier à une arrière-pensée plus ou moins intéres-

(1) Courtoisie, complaisance et usages non obligatoires dans la jurisprudence. Rev. trim. d. civ. 1914-481.

(2) V. not. : art. 409, 412, 676, 677, 1244, 2139, 2232 c. civ., art. 68, 122 et s., 800 c. pr. civ., art. 13, 17 et s. L. 24 juillet 1889, art. 4 et 5 L. 9 avril 1898. Et M. Perreau cite encore tous les textes relatifs à l'adoption, à la tutelle officieuse, aux libéralités, au prêt, au cautionnement, etc.

(3) V. not. Science et technique en droit privé positif.

(4) V. not. Technique de la jurisprudence en droit privé et note à la R. trim. d. civ., 1914-489, précitée.

sée (1). L'obligation du voiturier, en matière de transport à titre onéreux, demeure la même, quelle que soit le montant de la rémunération qu'il reçoit en contrepartie du transport. Ne peut-on croire, en matière de transport gracieux que l'intention des parties aura été d'obliger d'autant plus strictement le voiturier que sa complaisance a été moins désintéressée (2).

N'oublions pas enfin un élément qui théoriquement ne devrait avoir aucune influence sur la responsabilité, et qui pratiquement en a exercé une très considérable ; l'assurance. Dans son ouvrage « La responsabilité et l'assurance » (3), M. de Lagarde étudie cette influence et constate qu'elle s'est exercée dans le sens de l'extension de la responsabilité. Il note par exemple que « ce n'est qu'à partir du jour où l'assurance de responsabilité » a atteint un développement suffisant, que la responsabilité » traditionnelle s'est élargie » (4). Aussi certains esprits ne voient-ils aucun inconvénient dans la pratique à ce que le voiturier de complaisance soit traité aussi rigoureusement que le voiturier de profession. Mais leur avis ne saurait être admis. Il peut d'abord arriver qu'un voiturier de complaisance, même automobiliste, ne soit pas assuré ; même s'il a voulu le faire, il se peut que l'accident survienne à un moment où le contrat d'assurance n'est pas encore régularisé. Ou si le voiturier est assuré, il a pu, sans le savoir, encourir une déchéance qui peut être opposable à la victime, surtout si elle est antérieure à l'accident. Il peut se faire encore que l'assurance contractée soit insuffisante pour couvrir le sinistre, et les Tribunaux ne craignent pas aujourd'hui d'allouer des indemnités de plusieurs centaines de mille francs. Il peut arriver dans l'avenir — par exemple si le projet Justin Godart et de Monzie était voté (5) — qu'une loi mette obligatoirement à la charge du voiturier la réparation d'une partie des dommages, le reste seulement pouvant être couvert par l'assurance. Il peut arriver aussi que la compagnie d'assurances soit insolvable.

A notre avis, si l'assurance est un élément de fait dont le juge

(1) V. p. 10.

(2) V. T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921, confirmé par Douai, 1er mars 1922.

(3) Thèse, Montpellier, 1925.

(4) Ibid., p. 147-148.

(5) Ce projet, déposé le 3 avril 1925 sur le bureau de la Chambre des Députés (v. *J. O.* Doc. Parl. 1925, annexe n° 1519) tend à laisser à la charge du conducteur un dixième de la responsabilité, l'assurance n'étant permise qu'à concurrence des neuf dixièmes (art. 1er du projet). V. aussi projet Justin Godart sur le contrat d'assurance, déposé sur le bureau de la Chambre le 7 avril 1925 (ibid. annexe n° 1544) et notamment l'examen des art. 50 et 51 du projet.

peut tenir compte, cet élément ne peut en principe modifier le fond du droit et ce n'est pas une raison parce qu'un voiturier de complaisance est assuré pour qu'on refuse d'atténuer une responsabilité qu'on eût atténuée dans le cas contraire.

En résumé, pour tout problème de responsabilité civile on doit rechercher une solution qui accorde aux victimes une protection suffisante (sécurité statique) sans entraver l'activité humaine, dont la complaisance est un aspect, en étendant trop loin le champ de la responsabilité (sécurité dynamique) (1).

Aussi la majeure partie de la jurisprudence et des auteurs a-t-elle tenu compte de l'intérêt moral que présentait le problème. Elle a cherché, sans pour cela préjudicier aux droits de la victime, à améliorer la condition juridique du voiturier de complaisance. Mais peut-elle le faire sans violer les règles relatives à la preuve et à l'étendue de la responsabilité ? N'est-il pas possible de trouver une solution à la fois équitable et juridique ? Tel est l'objet de notre étude. Bien que guidées en fait par des motifs d'équité, jurisprudence et doctrine ont dû cependant asseoir leurs solutions sur des théories qu'il a fallu dégager des principes et des textes. Le problème de la responsabilité du voiturier de complaisance présente donc non seulement des difficultés d'ordre moral, mais aussi des difficultés d'ordre juridique, et ces difficultés sont sérieuses.

III. Difficultés d'ordre juridique.

Le Code Civil est muet sur la responsabilité encourue par ceux qui rendent un service gracieux. Il faut donc chercher la solution dans les principes généraux et les textes qui régissent la responsabilité.

Sans doute le Code Civil envisage deux ordres de responsabilité, l'un délictuel, si l'obligation dérive d'un délit, l'autre contractuel, si elle dérive d'un contrat (2). Mais quelle responsabi-

(1) V. de Lagarde, op. cit., p. 16.

(2) On a jadis contesté l'existence de deux responsabilités (v. not. Grandmoulin, de l'Unité de la responsabilité, thèse, Rennes 1892 et Planiol, note au D. 1896-2-457 et Droit Civil, II, nos 876-877-884-888-897). La distinction entre la faute délictuelle et la faute contractuelle ne serait pas justifiée du point de vue rationnel (en ce sens, Demogue, op. cit. V, 1138). Mais cette théorie n'est plus guère en faveur, ses partisans sont eux-mêmes forcés de reconnaître à la distinction un intérêt pratique. La dualité est admise par les auteurs les plus modernes tels que MM. Colin et Capitant, Josserand, Lalou, et la jurisprudence lui a constamment été favorable (V. not. Req. 23 novembre 1885 et 21 janvier 1890 — Civ. 21 novembre 1911 et 21 avril 1913 — et parmi les décisions récentes, Paris, 20 avril 1921 — Civ. 11 janvier 1922 — Req. 14 décembre 1926 — T. civ. Seine-et-Marne, section de Melun, 3 février 1927 — Civ. 6 avril 1927.)

lité met en jeu le transport de complaisance ? C'est ici que commence la controverse.

Pour les uns, la responsabilité du voiturier de complaisance est délictuelle. Le voiturier serait donc responsable du dommage qu'il a causé par sa faute, que cette faute consiste en un acte ou une abstention (articles 1382, et 1383, C. Civ.). Ce système a pour le voiturier un avantage sérieux ; le fardeau de la preuve incomberait au demandeur, c'est-à-dire à la victime. Par contre, une fois la faute prouvée, et quelle qu'en soit la légèreté, le voiturier de complaisance serait pleinement responsable et devrait réparation de tout le préjudice causé.

Un tel système aboutit à des conséquences pratiques peu équitables. Il est trop sévère pour le voiturier, car, une fois la faute prouvée, il le rend responsable de tout le dommage causé, sans faire de différence suivant la gravité de la faute et sans tenir compte des rapports de complaisance qui existent entre parties. Il est trop rigoureux pour la victime, car il est très difficile à celle-ci de prouver une faute, surtout si l'accident n'a pas eu de témoins. En résumé, si la faute est prouvée, le voiturier est traité trop durement; si elle ne l'est pas, la victime est privée de tout droit à réparation ; dans les deux cas les règles de l'équité ne sont pas observées.

Sans doute, on a essayé de remédier à la difficulté de la preuve en invoquant les articles 1384 et 1385 du Code Civil. Le voiturier serait de plein droit responsable de l'accident causé par le véhicule ou l'animal qu'il aurait sous sa garde, soit en vertu d'une idée de risque ou de profit. Mais l'application des dits articles ne permet pas au voiturier d'établir qu'il n'a commis aucune faute; elle aboutirait, pour avantager la victime, à sacrifier complètement le voiturier. Le remède ne serait-il pas pire que le mal ?

On peut donc reprocher à la théorie de la responsabilité délictuelle du voiturier de complaisance de conduire à des solutions peu équitables. On peut également lui reprocher d'être contraire à la réalité et de ne faire aucune différence entre le passant et le tiers transporté, alors que si l'un est demeuré étranger au voiturier, l'autre s'est lié à lui par un accord de volonté.

Doit-on dire que la responsabilité envisagée est contractuelle ? Cette solution a le mérite de tenir compte des rapports qui ont existé entre les parties et de leur accord exprès ou tacite. Au point de vue pratique, sans interdire à la victime tout droit à réparation, elle permet de tenir compte du degré de gravité de la faute et le montant des dommages-intérêts est limité à ceux

qui étaient prévus ou prévisibles lors du contrat (art. 1150 C. Civ.). Par contre, elle présente au point de vue de la preuve un inconvénient sérieux; le voiturier, en cas d'inexécution de ses obligations, est présumé en faute et ne peut s'exonérer de cette présomption qu'en établissant que la cause du dommage ne lui est pas imputable (art. 1147 C. Civ.).

On doit toutefois remarquer que la responsabilité contractuelle a été organisée par le Code et par la jurisprudence en fonctions du contrat à titre onéreux. Or il s'agit en l'espèce d'un contrat de complaisance, de bienfaisance comme le dit l'art. 1105 C. Civ. qui applique cette épithète au contrat « dans lequel l'une » des parties procure à l'autre un engagement purement gra- » tuit ». Les rédacteurs du Code n'ont pas manqué d'organiser le contrat de bienfaisance portant sur des choses, la donation, et la jurisprudence aussi bien que la doctrine, notamment en ce qui concerne les dons manuels, ont complété heureusement leur œuvre. On admet unanimement que le donateur n'est garant que de son fait personnel, dont la preuve reste bien entendu à la charge du donataire, bien que la responsabilité du donateur soit contractuelle.

Mais cette solution peut-elle être étendue par analogie aux contrats gratuits portant non plus sur des choses, mais sur des services ? Le Code ne s'est guère occupé des services gracieux, si ce n'est dans des textes épars et fragmentaires relatifs à des hypothèses un peu spéciales (mandat, dépôt, commodat, prêt sans intérêt). Il reste à rechercher si les dispositions du Code relatives à ces services gracieux peuvent être généralisées, s'il est possible d'organiser par voie jurisprudentielle et en l'état actuel des textes, un contrat de service gracieux dont le transport bénévole ne serait qu'une variété, ou si cette organisation doit être faite par voie législative.

La solution du problème semble donc devoir découler de la nature juridique de la responsabilité envisagée ; suivant que cette responsabilité est délictuelle ou contractuelle, les résultats ne sont pas les mêmes.

Enumérons rapidement les différences pratiques entre les deux ordres de responsabilité.

1° *Sources.* — La contractuelle suppose l'existence d'un contrat valable tant en la forme qu'au fond. La délictuelle naît en dehors de tout accord de volonté ; elle suppose un fait illicite et dommageable.

2° *Consentement et capacité.* — Pour qu'il y ait responsabilité contractuelle, il faut un consentement valable, émanant d'un être capable, et régulièrement donné. Pour qu'il y ait responsa-

bilité délictuelle, il suffit que l'auteur du fait dommageable soit capable de discernement.

3° *Charge de la preuve.* — Si la responsabilité est contractuelle, il suffit au créancier d'établir l'existence d'un contrat et d'un dommage, le débiteur devant, pour s'exonérer, prouver qu'il n'est pas en faute. Si elle est délictuelle, le créancier doit prouver non seulement l'existence d'un dommage, mais l'existence d'une faute du débiteur et le lieu de cause à effet entre cette faute et le dommage, à moins qu'en vertu d'une disposition légale le débiteur auteur du dommage ne soit présumé responsable.

4° *Appréciation des fautes.* — En matière contractuelle, la faute légère, envisagée abstraitement et parfois concrètement, peut entraîner une responsabilité. Enfin le dol et la faute lourde qui lui est assimilée donnent lieu à quelques règles particulières. (V. infra, 7°).

En matière délictuelle, la faute la plus légère oblige son auteur à réparation.

5° *Action du conjoint, des parents et héritiers de la victime, en cas de décès de celle-ci.* — N'ayant pas été partie au contrat, ils ne peuvent agir que du chef de la victime et dans la limite de leur part héréditaire ; le conjoint ne peut agir que dans la limite de son usufruit légal (1).

En matière délictuelle, tous ceux qui ont subi un préjudice direct du fait de la mort de la victime peuvent en demander réparation, mais ils ne peuvent en cumulant cette action personnelle avec l'action contractuelle qu'ils héritent du défunt, obtenir double réparation (2).

6° *Clauses d'exonération ou d'atténuation des responsabilités.* — Leur validité est plus facilement admise en matière contractuelle (3).

7° *Montant des dommages-intérêts.* — En matière contractuelle le débiteur n'est que de ceux qui ont été prévus et qu'on a pu prévoir lors de la formation du contrat (art. 1150 C. Civ.) sauf en cas de dol ou de faute lourde, ou ils ne comprennent toutefois que ce qui est une suite immédiate et directe de la convention (art. 1151). Le montant peut conventionnellement être fixé d'avance (art. 1152).

En matière délictuelle, on admet en général que la victime peut réclamer le montant intégral du préjudice subi.

---

(1) Contra : T. civ. Bourgoin, 8 octobre 1920, et sur appel Grenoble, 15 mars 1921. — Mais v. sous ces décisions la critique de M. Rouast, au D. 1922-2-25.

(2) T. civ. Seine-et-Marne, section de Melun, 3 février 1927.

(3) V. deuxième partie.

Telles sont les principales différences que nous aurons à étudier. Il en existe d'autres, que nous nous bornons à indiquer une fois pour toutes, car elles n'ont donné lieu à aucune difficulté en matière de transport gracieux. Nous renvoyons à leur sujet aux principes généraux du droit.

Ces différences sont les suivantes :

8° *Compétence.* — Les règles diffèrent dans les deux cas.

9° *Durée de la prescription.* — Elle est de 30 ans en matière contractuelle.

En matière délictuelle, l'action civile en réparation du préjudice causé par un fait qualifié crime, délit ou contravention, se prescrit par 10 ans, 3 ans ou 1 an, à condition toutefois que le fait dommageable ait donné lieu à des poursuites pénales. S'il ne donne lieu qu'à une action purement civile, fondée sur les articles 1382 et suivants du Code Civil, la prescription est de trente ans (1).

10° *Mis en demeure.* — Les dommages intérêts sont dus : en matière contractuelle, du jour de la mise en demeure, en matière délictuelle, du jour où le préjudice a commencé d'exister.

11° *Régime dotal.* — Par dérogation à l'article 1554 C. Civ., la jurisprudence admet que la femme répond sur ses immeubles dotaux des conséquences de ses fautes délictuelles, mais non de ses fautes contractuelles (2).

12° *Solidarité.* — Elle ne se présume pas en matière contractuelle, à moins de texte contraire et sauf en ce qui concerne les contrats commerciaux. L'article 55 du Code Pénal l'établit de droit entre les auteurs d'un fait délictueux ; la jurisprudence l'admet toujours en matière de quasi-délit (3).

On voit donc que les différences sont assez nombreuses pour qu'il y ait intérêt à déterminer la nature juridique de la responsabilité du voiturier de complaisance. Il faut résoudre cette question en tenant compte des principes et des textes, mais une solution théorique n'est admissible que si elle n'aboutit pas à des conséquences injustes au point de vue moral et partant inacceptables au point de vue pratique. Une telle solution n'est pas facile à trouver. Auteurs, tribunaux, législateurs même s'y sont efforcés.

En ce qui concerne la législation, nous pouvons citer les propositions de loi Poitou-Duplessy et Ricolfi, que nous aurons l'occasion d'étudier en détail, mais jusqu'ici aucun texte n'a été

(1) Cass. 24 avril et 10 juillet 1923.
(2) Req. 23 novembre 1885.
(3) V. not. Req. 20 juillet 1852 — Civ. 29 décembre 1852 — Req. 12 janvier 1863 — Req. 15 janvier 1878 — Civ. 11 juillet 1892.

voté. La doctrine est dans le désarroi complet, tant sur les principes que dans les solutions. Il en est de même pour la jurisprudence. Dans sa note au D. 1926-2-121, M. Ricol constatait pourtant une tendance générale à modérer la responsabilité du voiturier, le désaccord subsistant relativement aux moyens pratiques d'arriver à cette solution. Mais l'année judiciaire 1926-1927 avait manifesté l'existence d'une tendance contraire, sans d'ailleurs que l'accord ait pu se faire entre les partisans de la solution rigoureuse ; au début de l'année 1927-1928, il en a été de même (1).

Enfin la Chambre Civile de la Cour de Cassation après avoir rendu deux arrêts (29 mars et 26 octobre 1927), relatifs à des transports de complaisance et dont l'ambiguité a donné lieu à des interprétations divergentes (2), a rendu le 27 mars 1928, dans une affaire Veuve Gasse contre Saby un arrêt dans lequel elle a explicitement abordé la question du transport gracieux.

La veuve Gasse s'était pourvue contre un arrêt de la Cour de Riom du 29 mai 1925 pour : « Violation de l'art. 1384, alin. » premier C. Civ., renversement du fardeau de la preuve, en ce » que, tout en constatant qu'un accident d'automobile avait été » causé par l'éclatement d'un pneumatique de la voiture, l'arrêt » attaqué a décidé qu'il appartenait à la victime de prouver la » faute lourde de Saby, gardien de la chose, alors que la constatation susrelatée suffisait à faire tomber Saby sous le coup de » la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384 C. Civ. »

Sur le rapport de M. le conseiller Ambroise Colin, la Chambre Civile a rendu un arrêt de rejet qui a le mérite d'être net et catégorique.

---

(1) V. T. civ. Eure, 11 octobre 1926 — Chambéry, 26 octobre, 1926 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926 — Lyon, 30 décembre 1926 — Alger, 12 janvier 1927 — T civ. nord, section de Lille, 1er février 1927 — Orléans, 23 février 1927 — Bordeaux, 25 février 1927 — Aix, 11 mars 1927 — T. civ. Isère, section de Grenoble, 1er avril 1927 — Besançon, 11 avril 1927 — Bordeaux, 12 mai 1927 — T. civ. Saône-et-Loire, section de Chalon-sur-Saône, 17 mai 1927 — T. Paix Paris, 18 mai 1927 — T. civ. Loire-Inférieure, section de Nantes, 10 juin 1927 — Grenoble, 21 juin 1927 — Bruxelles, 6 juillet 1927 — Caen, 14 octobre 1927 — Colmar, 16 novembre 1927 — Limoges, 23 novembre 1927 — Grenoble, 3 février 1928 — T. civ. Loire-Inférieure, section de Nantes, 22 février 1928.

(2) V. sur l'arrêt du 29 mars 1927 (arrêt Simiand-Favetto), les commentaires de MM. Josserand (D. 1927-1-137) et Henri Mazeaud (S. 1927-1-217.) V. aussi Le Clec'h, Lois Nouvelles, 1927-1-224 — Vantroys, note à la Rev. des usagers de la route (D. A. S.), 1927-2065 — Guilhou, L'assurance moderne, 15 avril 1925, p. 187 — Note à Juris. civ. art. 1382-1386, 2e app., n° 101. — V. aussi notes sur l'arrêt dans Rép. Commaille, 1927-6671, Gaz. Pal. 1927-2-140, D. H., 1927-221.

Sur l'arrêt du 26 octobre 1927 (arrêt Rauscher-Morette), v. note Gaz. Trib. 6 décembre 1927 et note Gaz. Pal. 1927-2-802.

La Cour déclare que la présomption de l'article 1384 ne protège les victimes d'un dommage que si ce dommage a été causé par une chose « à l'usage de laquelle ils n'ont point participé », et que cette présomption ne saurait être invoquée par ceux qui ont pris place dans une voiture automobile « soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie purement bénévole ». Les premiers sont protégés par les stipulations du contrat, les seconds « qui ont accepté ou sollicité de participer à « titre gracieux à l'usage de la voiture en pleine connaissance des « dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes », ne peuvent obtenir de dommages-intérêts qu'en faisant la preuve d'une faute qui soit imputable au voiturier « dans les termes des art. 1382 et 1383 C. Civ. »

Cet arrêt tranche donc le problème en ce qui concerne la preuve ; l'invité ne peut se prévaloir de la présomption de faute édictée par l'art. 1384. D'autre part, la distinction faite par la Cour en ce qui concerne le transport onéreux et le transport bénévole indique nettement que pour elle, seul le premier a le caractère contractuel ; elle considère donc la responsabilité du voiturier de complaisance comme délictuelle.

Reste à savoir dans quelle mesure le voiturier est responsable : faute légère ou faute lourde. La Cour a expressément réservé la question :

« Attendu qu'il n'échet d'examiner si, comme le déclare » l'arrêt attaqué, il est nécessaire que la faute démontrée soit » une faute lourde ; qu'en effet, il résulte des constatations » relevées dans la première partie de l'arrêt qu'aucune faute, » ni lourde ni autre, n'avait été prouvée à l'encontre de Saby. »

En résumé, l'arrêt de la Cour suprême a nettement placé la responsabilité du voiturier de complaisance sur le terrain délictuel, et a statué sans équivoque possible en ce qui concerne la preuve, dissipant ainsi les obscurités qu'avaient fait naître les arrêts Simiand et Rauscher. Il n'est pas certain, toutefois, que la thèse de la Cour suprême soit unanimement admise, à raison de la division qui existe entre les Cours d'appel relativement à l'application de l'article 1384. Quant à la question de la responsabilité, elle demeure entière tant que la Cour suprême n'aura pas statué expressément sur ce point (1).

A l'heure où nous écrivons, la question n'est donc pas résolue dans son ensemble par la jurisprudence. Si elle peut du moins paraître tranchée en ce qui concerne la nature juridique

(1) V. dans le même sens que l'arrêt Gasse, Req. 9 juin 1928 et Civ. 11 juin 1928. — V. aussi T. civ. Seine, 16 avril 1928.

et la preuve de la responsabilité, on peut se demander si cette solution partielle est définitive et si elle se justifie en théorie et en pratique. Le problème de la responsabilité du voiturier de complaisance demeure donc un problème actuel et notre ambition serait, après en avoir exposé les données, de contribuer pour une modeste part à la solution des difficultés qu'il soulève.

PREMIÈRE PARTIE

Nature juridique de la responsabilité du voiturier de complaisance.

La responsabilité du voiturier de complaisance est-elle contractuelle ou délictuelle ? Les deux thèses nous le savons, ont été soutenues ; nous les étudierons successivement, en commençant par la thèse de la responsabilité délictuelle, qui a jusqu'ici prévalu en doctrine et en jurisprudence, mais dont les inexactitudes et les inconvénients nous amèneront logiquement à examiner en second lieu la thèse de la responsabilité contractuelle, à en montrer les avantages et à nous demander pourquoi, malgré ses mérites, elle n'a pas eu plus de succès.

CHAPITRE I.

Thèse de la responsabilité délictuelle.

Les partisans de la thèse de la responsabilité délictuelle sont loin d'être unanimes sur le fondement de cette responsabilité. Il nous faudra donc exposer cette théorie en détail, et la suivre dans ses diverses ramifications pour être à même de la discuter et de la juger.

SECTION I

Exposé de la Thèse de la responsabilité délictuelle.

A l'heure actuelle, une grande partie de la doctrine (1) et la presqu'unanimité de la jurisprudence admettent que la responsabilité du voiturier de complaisance est une responsabilité délictuelle. Les tribunaux considèrent le transport bénévole comme « un acte de simple obligeance, exclusif par suite de » toute responsabilité d'ordre contractuel (2), un « acte de pure complaisance », un « service gratuit », qui « ne sauraient avoir créé un lien contractuel (3) », qui « en thèse générale,... ne donnent naissance à aucun droit, pas plus pour celui qui en profite que pour leur auteur lui-même, et n'ouvrent pas d'action en justice (4) ». Il prend place dans la catégorie des « rapports mondains (5) », sur lesquels M. Demogue a cherché à attirer l'attention des juristes (6) et qui sont toujours restés pour la jurisprudence chose étrangère au droit, bien qu'on s'efforce aujourd'hui de les y intégrer (7). En conséquence, aucun lien contractuel n'existant entre le voiturier et son invité, et ces deux individus demeurant juridiquement étrangers l'un à l'autre, la responsabilité du voiturier ne peut être que délictuelle. Telle est la théorie admise par la majorité des Tribunaux; souvent, ceux-ci ne se donnent même pas la peine de

(1) Demogue, Obligations, II, 504 — Ricol, note au D. 1926-2-121 — Esmein, note au S. 1926-1-249fl — Le Clec'h, De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles vis-à-vis des personnes transportées bénévolement, Lois Nouvelles, 1927-1-224 — M. Roger, après avoir vu dans le transport gracieux « une sorte de contrat innommé » (Transports, I, 11), a aussitôt abandonné cette idée, déclarant qu'en l'espèce « aucun contrat de transport n'intervient » et que « si au cours du trajet « un accident se produit, cet accident ne donne lieu qu'à une responsabilité quasi-délictuelle » (op. cit. I, 190). M. Josserand a d'abord vu dans le transport gracieux un contrat innommé (Transports, I, 103, 799, 895), mais bien qu'adversaire du cumul des responsabilités délictuelle et contractuelle (op. cit., 628), il envisageait déjà la responsabilité du voiturier de complaisance comme extra-contractuelle (op. cit. 895). Il s'est rangé depuis à l'avis des partisans de la responsabilité délictuelle (D. H. Chr. 1926-22 — note au D. 1927-1-137). V. aussi Chevalier, thèse, p. 100 et s.

(2) Aix, 11 mars 1927.

(3) Lyon, 23 mai 1925.

(4) E. H. Perreau, Courtoisie, complaisance et usages non obligatoires devant la jurisprudence. Rev. trim. d. civ. 1914-489.

(5) Bruxeldles, 6 juillet 1927.

(6) V. son Traité des obligations en général, et notamment II, 564.

(7) V. Taffe, la responsabilité civile en dehors du contrat et du délit ou du quasi délit, thèse, Paris, 1921.

discuter la thèse contractuelle (1) ; plus souvent encore, ils appliquent automatiquement les règles de la responsabilité délictuelle, sans paraître supposer un seul instant que celles de la responsabilité contractuelle puissent jouer (2); on peut presque dire que la question ne se plaide plus (3).

La théorie ainsi admise par la jurisprudence et les auteurs est justifiée par eux par argument a contrario et en quelque sorte négativement. Ils se demandent d'abord si la responsabilité est contractuelle, comme pourrait le faire croire l'existence d'un accord des volontés entre les parties ; et après avoir rejeté cette idée et avoir conclu que la responsabilité n'est pas contractuelle à moins de convention expresse, ils sont bien forcés d'admettre qu'elle est, en général, délictuelle. Mais ils sont assez embarrassés sur le point de savoir si cette responsabilité découle uniquement des articles 1382 et 1383 du Code Civil, ou si elle peut découler en outre des articles 1384 et 1385.

L'exposé de la thèse de la responsabilité délictuelle comprend donc deux parties, l'une destructive, dirigée contre la thèse de la responsabilité contractuelle, l'autre constructive, tendant à adapter au transport gracieux les règles générales de la responsabilité délictuelle.

§ I. — *Arguments contre la thèse de la responsabilité contractuelle.*

Qu'il y ait, à un moment donné, accord de volontés entre le voiturier et son invité, personne ne le conteste. Mais l'accord de volontés n'est pas par lui-même productif d'effets juridiques, il ne l'est que si les parties se sont mises d'accord sur un objet d'intérêt juridique; on a alors une *convention*. En admettant que le transport bénévole soit un objet d'intérêt juridique, nous nous trouverions donc en présence d'une convention. Mais pour qu'il y ait ouverture à responsabilité contractuelle, la convention ne suffit pas; il faut qu'il y ait *contrat*, c'est-à-dire convention *productive d'obligations*. Or, l'accord de volonté qui s'établit

(1) On trouve fréquemment des formules aussi tranchantes que celle-ci : « Considérant que B... ayant accepté de prendre place dans cette voiture à titre d'invité et d'ami de L... il ne s'était établi entre eux ni contrat de transport ni autre contrat quelconque. » (Rennes, 14 avril 1926). — V. formule analogue dans Rennes, 26 janvier 1928.

(2) A titre d'exemples, et dans l'impossibilité d'une énumération un peu complète, citons au hasard Lyon, 27 octobre 1921 — Bordeaux, 8 décembre 1925 — T. civ. Bourg, 27 juillet 1926 — T. civ. Seine, 27 mai 1927.)

(3) V. pourtant Dijon, 14 juin 1927.

entre un voiturier de complaisance et son invité n'est certainement pas un contrat, parce qu'il y manque un élément essentiel au contrat, l'intention de s'obliger, l' « animus negotii contrahendi ». Aucune des deux parties n'a cette intention, pas plus qu'elles ne pensent devenir débitrice ou créancière l'une de l'autre. Transporteur et invité savent parfaitement qu'ils demeurent libres ; l'invité, libre de se prêter au transport ou d'y mettre fin à sa guise ; le transporteur, libre de la même façon, libre aussi de modifier l'itinéraire, l'horaire et les autres conditions prévues. La nécessité de l'animus negotii contrahendi pour donner à l'accord de volonté son caractère contractuel et obligatoire est bien mise en lumière par Pothier dans les lignes suivantes : « Il n'y a que les promesses que nous faisons » avec l'intention de nous engager, et d'accorder à celui à qui » nous les faisons le droit d'en exiger l'accomplissement, qui » forment un contrat et une convention. Il y a d'autres promesses que nous faisons de bonne foi et avec la volonté actuelle » de les accomplir, mais sans une intention d'accorder à celui » à qui nous les faisons le droit d'en exiger l'accomplissement, » ce qui arrive lorsque celui qui promet déclare en même temps » qu'il n'entend pas néanmoins s'engager, ou bien lorsque » cela résulte des circonstances ou des qualités de celui qui » promet et de celui à qui la promesse est faite (1). » Le même point de vue a été adopté notamment par Marcadé (2), Toullier (3), Duranton (4), Demante et Colmet de Santerre (5), Larombière (6), Laurent (7), Demolombe (8), Aubry et Rau (9).

L'application de cette argumentation a été faite à l'espèce du transport bénévole par MM. Demogue (10), Ricol (11), Esmein (12), Le Clec'h (13), Roger (14). Quant à M. Josserand, qui, ainsi que nous l'avons vu, admettait dans son ouvrage sur les Transports la théorie contractuelle, il en a fait une vive critique dans sa

(1) Pothier, Obligations, I, ch. I, n° 3.
(2) Explication du Code Napoléon, 6e éd. : Des obligations conventionnelles, p. 345.
(3) Le Droit Civil Français, 6e éd. : Des obligations, t. III, p. 3 et 4.
(4) Cours de Droit Français, X, p. 8.
(5) Cours analytique de Droit civil, 2e éd., V, p. 2.
(6) Obligations, I, p. 3 et 4.
(7) Droit Civil, XV, p. 483.
(8) XXIV, I, p. 11 et 12.
(9) IV, p. 3, 7, 10, 477.
(10) Obligations, II, 504.
(11) Note citée.
(12) Note citée.
(13) Note citée.
(14) Loc. cit.

note au D. H. Chr. 1926-22, où, après avoir écarté la thèse du contrat de transport, il repousse en ces termes celle du contrat de bienfaisance.

« Cette conception, à la différence de la précédente, ne tombe » pas sous le coup de textes précis, mais elle nous paraît con- » damnée par cette idée simple et incontestable que nul n'est » engagé juridiquement en dehors de sa volonté ; tous les con- » trats impliquent, par définition même et de la part de toutes » les parties, l'existence de l'animus negotii contrahendi, » la volonté de faire une affaire, et on chercherait vainement » une préoccupation de ce genre chez l'automobiliste qui fait » monter dans sa voiture, par pure complaisance, un ami ou » un quidam quelconque ; son état d'esprit est celui du voya- » geur qui aide son voisin à installer ou à descendre ses baga- » ges ou qui veille sur sa place abandonnée momentanément » dans le compartiment d'un wagon ; celui-là n'a jamais en- » tendu entrer dans un *vinculum juris*; il rend un service à » titre gracieux et par pure complaisance ; il ne fait pas une » affaire, il reste en dehors du domaine juridique. La position » prise par le conducteur obligeant n'est pas différente de » celle-là, elle relève de la courtoisie et non du contrat, *elle est* » *à base d'obligeance et non d'obligation* (1), et la preuve en » est que si ce conducteur, rétractant son offre aimable, se re- » fuse à rendre jusqu'au bout le service espéré, son obligé » serait mal fondé à se plaindre et à mettre en mouvement une » responsabilité contractuelle qui n'a jamais existé. »

La jurisprudence, à l'immense majorité, se prononce dans ce sens ; malheureusement, elle procède plus souvent par affirmation que par analyse. L'absence d'animus negotii contrahendi est relevée en ces termes par le Tribunal Civil du Rhône (jugement du 9 décembre 1926) :

« Attendu..... qu'il faudrait que le transporteur eût entendu » contracter une véritable obligation vis-à-vis du transporté ; » qu'en l'espèce rien ne permet de penser que telle ait été leur » intention commune, qu'au contraire il est certain que Lau- » rent-Vibert a agi par pure complaisance et non en exécution » d'une obligation pouvant le lier et produire des effets juridi- » ques. »

Quant à la privation d'action en exécution dont parle M. Josserand, elle a été mise en lumière notamment par un arrêt de la Cour de Poitiers du 16 février 1925, où on lit « qu'un

(1) C'est nous qui soulignons.
(2) V. aussi note du même au D. 1927-1-137.

» transport de pure complaisance et complètement désintéressé » ne paraît pas constituer une convention obligeant les par- » ties, Tissaudier n'étant pas plus en droit d'en exiger l'ac- » complissement par Pavy, que celui-ci d'obliger son compa- » gnon à effectuer la route dans sa voiture (1). »

Enfin, M. Ricol (2) a souligné une difficulté à laquelle se heurtent les partisans de la responsabilité contractuelle : quelle est la nature du prétendu contrat ? Est-ce un contrat de transport, de mandat, de dépôt? Point dont la détermination s'impose, puisque suivant la nature du contrat on devra appliquer des règles différentes.

La responsabilité du voiturier de complaisance apparaît donc comme ne pouvant être contractuelle ; il faut donc la considérer comme délictuelle.

§ II. — *Fondement de la responsabilité délictuelle du voiturier de complaisance.*

Quels sont, parmi les quelques articles consacrés par le Code Civil à la responsabilité délictuelle, ceux qui peuvent servir de fondement à la responsabilité du voiturier de complaisance ?

La question a une grande importance pratique, les solutions étant très différentes suivant que l'on applique les articles 1382 et 1383, ou 1384, ou 1385. S'il y a mort ou blessure, il y aura lieu à application des articles 319 et 320 C. Pén. et la victime ou ses héritiers peuvent se porter partie civile. Mais dans tous les cas ils auront une action civile en vertu des articles du Code Civil précités.

I. —Articles 1382 et 1383 C. Civ.

Il n'y a évidemment aucune raison d'ordre juridique pour écarter à priori l'application de ces textes au transport bénévole. La solution contraire ne pourrait être envisagée qu'en cas de convention d'exonération (3).

On n'a jamais contesté sérieusement que le voiturier de com-

(1) V. aussi Grenoble, 15 novembre 1921 et T. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926.

(2) Note citée.

(3) V. deuxième partie.

plaisance ne soit responsable de sa faute, au moins si celle-ci est grave. On a discuté sur l'étendue ou sur le fondement de la responsabilité, pas sur son existence. Cette responsabilité repose sur le devoir qu'a le voiturier, malgré l'absence de rémunération, de prendre toutes les précautions nécessaires pour garantir dans la mesure du possible la sécurité du voyageur (1). En cas de faute (2) du voiturier, la victime a donc droit à réparation. Cette solution est implicitement consacrée par la grande quantité de jugements et d'arrêts qui ont eu à appliquer au transport gracieux les articles 1382 et 1383, notamment par un arrêt de la Chambre des Requêtes du 29 mars 1927, rejetant un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Grenoble, pour violation et fausse application de l'article 1382.

La même solution a d'ailleurs été formulée explicitement dans plusieurs décisions judiciaires (3), notamment dans un arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 27 mars 1928.

Le voiturier répond donc de sa faute ; que faut-il entendre par là ? La notion de faute est une des plus vagues qui soit, le Code n'en ayant donné aucune définition. Divers critériums ont été proposés. Pour les uns, la faute est un fait illicite (4), un « acte fait sans droit contre le droit d'autrui (5) ». D'autres y voient un « manquement à une obligation préexistante (6) », à un « devoir juridique (7) ». D'autres ont fait appel à l'idée de « confiance légitime trompée (8) ». MM. Colin et Capitant admettent que la faute est un manque de diligence, ce qui suppose une obligation préalable de diligence. Pour eux il faut en revenir à la vieille théorie romaine du bon père de famille, type idéal auquel on est tenu de se conformer lorsqu'il s'agit de ne pas nuire à autrui. MM. Colin et Capitant font d'ailleurs observer que si la faute est difficile à définir, du moins la notion en est

(1) T. civ. Boulogne-sur-Mer, 24 février 1905 — Nîmes, 19 mai 1924 — T. civ. Mamers, 31 mars 1925 — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927.

(2) Nous nous demanderons plus loin si cette solution s'applique même en cas de faute légère ; pour le moment nous posons un principe général.

(3) T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921 — Grenoble, 13 juin 1924 — Pau, 5 juin 1925 — Bordeaux, 8 décembre 1925 — Chambéry, 26 octobre 1926 — T. civ. Isère, section de Grenoble, 1er avril 1927 — T. paix Paris, 18 mai 1927 — Rennes, 26 janvier 1928.

(4) Huc, VIII, 404.

(5) Lalou, Responsabilité, 157.

(6) Planiol, II, 863.

(7) Fromageot, De la faute, Paris, 1891, p. 2.

(8) E. Lévy, Responsabilité et Contrat, Rev. crit., p. 361-398.

expérimentale et courante, comme de tous, et se comprend mieux qu'elle ne s'explique.

Dans un arrêt du 28 novembre 1860, la Cour de Cassation a déclaré que « la loi ne définit pas et ne peut pas définir les fau-» tes de nature à engager la responsabilité de ceux qui les ont » commises, elle en laisse ainsi l'appréciation à la sagesse et à » la conscience des Tribunaux ».

Tel est donc le terrain sur lequel il semble qu'aurait dû se cantonner la responsabilité du voiturier de complaisance : article 1382, en ce qui concerne les faits positifs (vitesse excessive, fausse manœuvre, etc.) ; article 1383 en ce qui concerne les faits négatifs (défaut d'avertissement, défaut d'entretien du véhicule, inattention aux obstacles, etc.) Mais l'évolution considérable qui s'est opérée au cours des dernières années du XIX^e^ et depuis le début du XX^e^ siècle, et surtout depuis la guerre, autour de l'article 1384 du Code Civil, dont l'application a notamment pour conséquence de dispenser la victime de prouver la faute du conducteur, a eu une profonde influence sur la responsabilité du voiturier de complaisance et une étude succincte, mais non superficielle, est indispensable à ce sujet.

II. Article 1384 du Code Civil.

Le premier alinéa de cet article est ainsi conçu :

« On est responsable non seulement du dommage causé par » son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le » fait des personnes dont on doit répondre, *et des choses que* » *l'on a sous sa garde.* »

Nous laisserons de côté les « personnes dont on doit répondre » qui sont énumérées dans les autres alinéas de l'article et au sujet desquels nous nous sommes expliqués dans l'introduction.

Nous croyons toutefois utile de citer une espèce assez singulière, qui s'est présentée à propos du transport bénévole et qui illustre assez bien le principe de la responsabilité des fautes du préposé, puisqu'on y voit un préposé bénéficier indirectement de sa propre faute. Un sieur E..., secrétaire d'un sieur A..., conduisait la voiture de son patron, dans laquelle se trouvait la dame E..., son épouse. Un accident survint par la faute de E.... ; la dame E... grièvement blessée assigna le sieur A... comme civilement responsable de E... et la Compagnie C... qui assurait A..., reconnut, notamment dans un interrogatoire sur faits et articles, que E... était bien le préposé de celui-ci. Bien que la garantie stipulée s'étendît au transport des tiers, à l'exception

des ascendants et descendants seulement, la Compagnie C... soutint « qu'il serait anormal que la dame E..., blessée par la » faute de son mari, put obtenir une indemnité qui procurerait » à ce dernier un enrichissement d'un caractère illicite, les » sommes versées à Mme E... devant tomber dans la commu- » nauté ».

Le Tribunal Civil de la Seine condamna néanmoins A... et la Compagnie C... par jugement du 27 mai 1927.

« Attendu que E... a agi, en la circonstance, comme préposé » de A... ; qu'ayant commis une faute il serait souverainement » injuste que sa femme fut empêchée de toucher l'indemnité » à laquelle elle peut avoir droit ;

« Qu'au surplus, l'indemnité tombée dans la communauté, la » dame E... aura droit, au moment de la liquidation, à récom- » pense pour le montant des dommages-intérêts qui ne profi- teront pas, en définitive, au mari. »

Mais l'article 1384 parle aussi « des choses que l'on a sous sa garde ». Ici une explication est nécessaire.

Lorsqu'un fait dommageable donne lieu à l'application des articles 1382 et 1383, la charge de la preuve, charge très importante, puisque c'est de la preuve que dépend la réalisation du droit, incombe toute entière à la victime du dommage. Le plus souvent celle-ci n'a pas pu se rendre compte des conditions dans lesquelles s'est produit l'accident ; souvent aussi, elle appartient à un milieu social inférieur à celui de l'auteur de l'accident, et est moins armée pour se défendre ; de par sa situation même, enfin, elle apparaît nécessairement comme plus intéressante et plus sympathique que son adversaire. Animés du désir de faciliter la réparation des dommages subis, des jurisconsultes, notamment MM. Saleilles (1) et Josserand (2), ont, dès la fin du XIX[e] siècle, tiré argument d'un membre de phrase de l'article 1384, qui était demeuré dans l'obscurité, le premier alinéa de l'article 1384 étant jusque là considéré comme une simple annonce du reste de l'article 1384 et de l'article 1385 (qui dans le projet primitif faisait corps avec lui). Etant donné qu'on est responsable « du dommage causé par le fait des choses qu'on a sous sa garde », la victime d'un accident causé par le fait d'une chose n'a plus à prouver la faute du défendeur ;

---

(1) Les accidents de travail et la responsavilité civile, Revue Bourguignonne de l'Enseignement Supérieur, 1894, p. 659 et D. 1897-1-433.

(2) D. 1900-2-289 — D. 1904-2-257 — D. 1905-2-417 — D. 1906-2-249. D. 1907-1-177 — D. 1908-1-217 — et son ouvrage, De la responsabilité du fait des choses inanimées, Paris, 1897.

il lui suffit d'établir qu'elle a été victime d'un dommage, que ce dommage a été causé par la chose et que la chose était sous la garde du défendeur au moment de l'accident. Cette preuve lui sera beaucoup plus facile que celle de l'existence d'une faute. Le défendeur, gardien de la chose, sera donc de plein droit responsable du dommage causé par cette chose, soit qu'il soit présumé avoir commis une faute dans la garde, soit, comme le voudraient quelques auteurs, non plus en vertu d'une idée de faute, mais d'une idée de risque et de profit.

Pour les partisans de cette dernière opinion, le risque consiste dans un « dommage anormal rendu possible par suite de la simple existence même de la chose dangereuse (1) ». Celui qui profite de la chose dangereuse, l'utilisant pour ses besoins et son agrément, est de plein droit responsable du dommage causé par cette chose, sans qu'il y ait lieu de se demander s'il a ou non commis une faute dans la garde ou l'usage de cette chose. Telle est, résumée en quelques lignes, la théorie dite « de la responsabilité objective » ou du « risque créé », dont M. Josserand a été l'un des champions les plus zélés, soutenue avant lui par M. Saleilles, et à laquelle se sont ralliés notamment MM. Demogue (2) et Crouzel (3).

Dans son ensemble, la jurisprudence est toujours demeurée sur le terrain de la présomption de faute. L'élaboration de la théorie jurisprudentielle (4) commença à propos des accidents du travail, en raison des difficultés de preuve auxquelles se heurtait l'ouvrier, mais la loi de 1898 trancha la question. L'article 1384 fut appliqué tout d'abord aux dommages causés par des choses non soumises à l'action de l'homme au moment où se produit l'effet dommageable (rupture de l'amarre d'un bateau — explosion de siphons — de grenades, etc.). On cite comme ayant été le premier rendu par la Cour de Cassation à ce sujet, un arrêt de la Chambre Civile du 16 juin 1896, mais cet arrêt obscur et imprécis a fait l'objet d'interprétations diverses.

Par contre, le principe de la responsabilité du fait des choses a été formellement admis par la Chambre des Requêtes le 22 janvier 1908 et depuis cette date la Cour Suprême a rendu

(1) Bartholomot, thèse, Dijon, 1908, p. 50.

(2) Obligations, V. 1128.

(3) La responsabilité du fait des animaux et des choses inanimées. Rev. trim. d. civ., 1925.

(4) V. un historique sommaire de l'évolution jurisprudentielle dans les conclusions de M. l'avocat général Langlois, rapportées Gaz. Pal. 1927-1-408, avec l'arrêt de la Chambre Civile du 21 février 1927. — V. aussi exposé des motifs de la proposition de loi Ricolfi du 8 novembre 1927. (*J. Off.* Doc. Parl. 1927, annexe n° 4997.)

plusieurs arrêts dans le même sens. On proposa alors d'étendre l'application de l'article 1384 aux accidents causés par les véhicules et notamment par les automobiles. La jurisprudence l'admit lorsque le véhicule n'était pas soumis à l'action de l'homme au moment de l'accident (cas de l'automobile arrêtée dont les freins se relâchent et qui, entraînée par la pente de la route, se met en mouvement et heurte un passant, un animal, une devanture, etc.), tout en refusant de l'étendre au cas du véhicule conduit (1). Puis un nouveau stade fut franchi et l'on distingua suivant que l'accident causé par l'automobile conduite était dû à une faute de conducteur (auquel cas on appliquait les articles 1382 et 1383) ou à un vice du véhicule (auquel cas on appliquait l'article 1384), par exemple, en cas de rupture d'une bielle d'une roue, etc. (2).

Enfin le 29 juillet 1924 intervint un célèbre arrêt de la Chambre Civile (arrêt Bessières) qui, aux yeux de la plupart des juriconsultes, semblait bien admettre que l'automobiliste était de plein droit responsable en cas d'accident, sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que la voiture était ou non conduite lors de l'accident. La portée de cet arrêt, peu précis et susceptible d'interprétations diverses, fut très contestée; on pouvait se demander si la Cour suprême entendait bien appliquer aux accidents d'automobile l'article 1384 ou si, sans se prononcer sur ce point, elle ne se bornait pas à décider que la Cour d'Appel, étant donné qu'elle avait cru devoir admettre l'application de l'article 1384, avait violé la loi en admettant des causes d'exonération de présomption insuffisante. On se demandait également sur quels principes juridiques la Cour étayait la solution nouvelle : faute présumée ou risque.

La jurisprudence, très abondante en raison de la fréquence des accidents, se divisa en deux camps sensiblement égaux. Le désaccord régna même entre les chambres d'une cour ou d'un tribunal; deux chambres de la Cour de Poitiers, à deux jours d'intervalle, adoptèrent chacune une solution différente (3). Il est arrivé à une même Chambre de se déjuger (4). Il est impossible d'énumérer cette jurisprudence et de donner même un simple aperçu des articles, notes, thèses et chapitres d'ouvrages qui discutèrent la question. Bornons-nous à noter qu'après l'arrêt Bessières, la Cour de renvoi statua dans le même

(1) Civ. 22 mars 1911, rendu à la vérité dans une espèce où il semblait bien y avoir faute personnelle du conducteur.
(2) V. Lyon, 27 octobre 1921 et 14 octobre 1922. — Paris, 7 avril 1922.
(3) Poitiers, 16 et 18 février 1925.
(4) V. Nancy, 1re Ch., 27 mars et 22 juillet 1925.

sens que la Cour de Cassation (1). Signalons aussi que le Conseil d'Etat décida à plusieurs reprises que l'automobiliste devait être présumé en faute en cas d'accident, invoquant non pas le texte de l'article 1384 que le Conseil d'Etat, n'a pas à appliquer, mais « les dangers de la circulation automobile à l'heure actuelle (2) ». Enfin il fut décidé que l'article 1384 s'appliquait aux accidents causés par les bicyclettes (3).

Le désarroi de la jurisprudence était complet lorsque intervint un deuxième arrêt de la Chambre Civile, en date du 21 février 1927 (arrêt Jeand'heur), qui semblait devoir définitivement trancher la controverse en faveur de l'application de l'article 1384. Cette fois pas de confusion possible; la Cour cassait un arrêt de Besançon qui avait fait application de l'article 1382, et affirmait nettement l'existence d'une présomption de faute à la charge de l'automobiliste.

« Attendu que la loi, pour l'application de la présomption » qu'elle édicte, ne distingue pas suivant que la chose qui a » causé le dommage était ou non actionnée par la main de » l'homme; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la » nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire » courir à autrui. »

Cet arrêt, qui semblait mettre fin à la controverse a été accueilli avec le plus vif intérêt. M. Savatier fit remarquer (4), qu'après avoir fait œuvre destructrice dans l'arrêt Bessières, la Cour de Cassation faisait œuvre constructrice. Elle rejetait nettement, ainsi d'ailleurs que l'unanimité de la jurisprudence et une partie notable de la doctrine (5), la théorie de la responsabilité objective. Elle condamnait la distinction entre le « fait de l'homme » et le « fait de la chose », comme s'il y avait fait de la chose sans fait de l'homme (6) ! Elle affirmait la nécessité d'une garde incombant au propriétaire des choses dangereuses, et maintenait la responsabilité de l'automobiliste sur le terrain traditionnel de la faute.

Plusieurs points importants étaient cependant laissés dans l'ombre par la Cour Suprême. En quoi consiste l'obligation de garde ? La notion de garde est encore assez imprécise. Bornons-nous à indiquer, pour les utiliser au cours de notre étude, les

(1) Rouen, ch. r., 24 mars 1926.
(2) 22 décembre 1924 — 9 novembre 1925 — 3 mars 1926.
(3) T. civ. Lille, 5 janvier 1926. — T. civ. Seine-Inférieure, section de Rouen, 21 janvier 1928. — Contra : T. civ. Seine, 1er décembre 1927.
(4) Note à la Rev. Procéd. 1927-120, et Sem. Jur. 1927-433.
(5) Planiol, II, 863 ter. — Mazeaud, La faute dans la garde, Rev. trim. d. civ., 1925-801. — Lalou, Responsabilité, 45 et 46.
(6) V. Ripert, note au D. 1922-1-25.

solutions proposées par M. Henri Mazeaud dans sa belle étude sur « la faute de la garde » (1), solutions proposées d'ailleurs avec une certaine réserve, en raison de l'évolution rapide des idées sur la responsabilité. Après avoir écarté également l'idée de risque-profit, et celle de détention, tout en faisant observer que le plus souvent le gardien sera détenteur et propriétaire de la chose et qu'il en aura l'usage et le profit, M. Mazeaud s'attache à l'idée de commandement, de direction. « Le gardien, c'est en réalité celui qui a sur la chose un droit de commandement, un droit de direction », qui ne peut être transféré par le gardien originaire que par le concours de deux volontés, celle du gardien originaire, celle du nouveau gardien. Et il ajoute : « La » garde appartient donc à l'origine au propriétaire de la chose; » il a seul en effet sur elle un pouvoir juridique, un droit de » direction. Mais l'obligation de garde peut, en dehors de toute » transmission de propriété, changer de titulaire. L'accord de » volonté qui le réalise se décèle par la transmission du pou- » voir juridique, du droit de commandement, de direction sur » la chose. » Le fondement de la responsabilité du gardien sera le suivant : il commet une faute au sens des articles 1382 et 1383 du Code Civil, en perdant la garde de la chose qui lui est imposée par l'article 1384. Il suffira donc à la victime de prouver qu'il a perdu la garde, pour établir par là même qu'il a commis une faute engageant sa responsabilité. Et M. Mazeaud conclut : « Pour être gardien, il faut avoir sur la chose un » droit de direction. Pour que la responsabilité du gardien soit » engagée, il faut que la chose ait échappé à sa garde naturelle, » qu'il ait commis une faute dans la garde (2). »

Une deuxième difficulté a été soulevée par l'arrêt Jeand'heur. Quel critérium adopter pour dire qu'une chose est dangereuse? Souvent on ne s'aperçoit qu'elle l'est qu'une fois le dommage causé ; un bâton, un couteau, sont-ils soumis à la nécessite d'une garde? L'automobile est dangereuse, cela ne fait aucun doute, mais la bicyclette l'est-elle ? Si d'autre part on voit dans le caractère dangereux une simple question de fait, laissée à l'arbitraire des juges, quelles difficultés pratiques ne va-t-on pas rencontrer ? Il est probable qu'on s'arrêtera à l'idée de dynamisme propre, écartant ainsi la bicyclette, la voiture attelée et la voiture à bras (3).

---

(1) Loc. cit.

(2) V. aussi sur la notion de garde la thèse de M. Besson, Paris, 1927, not. p. 28 et s.

(3) V. en ce sens conclusions de l'avocat général Langlois, loc. cit. Contra Ripert, note au D. 1927-1-97, qui admet l'obligation de garde, non seulement pour les choses qui ont un dynamisme propre, mais aussi pour celles

Enfin, un troisième point demeure obscur. La jurisprudence admet que le gardien ne peut s'exonérer qu'en prouvant le cas fortuit, la force majeure ou toute autre cause étrangère qui ne lui est pas imputable; il n'est pas déchargé s'il prouve qu'il n'a commis aucune faute. Cette solution, admissible dans la théorie de la responsabilité objective, est inconciliable avec l'idée d'une présomption de faute, qui laisse toujours place à la preuve contraire, à moins qu'un texte de la loi ne la déclare irréfragable, ce qui n'est pas le cas. Aussi M. Savatier déclare-t-il que pour rester dans la logique et l'équité, il faut admettre la possibilité de la preuve contraire (1). Mais si l'on admet avec M. Henri Mazeaud que la perte de la garde ne fait pas présumer la faute, mais qu'elle la constitue, l'objection tombe d'elle-même.

Quoi qu'il en soit, la thèse admise par la Cour de Cassation dans l'arrêt Jeand'heur semblait devoir être adoptée par la jurisprudence et l'on pouvait croire que la condition juridique des victimes d'accidents était réglée pour longtemps. Mais la Cour de Lyon, devant laquelle la Cour de Cassation avait renvoyé l'affaire Jeand'heur, a refusé d'admettre cette théorie et a maintenu l'application exclusive des articles 1382 et 1383, dans un arrêt du 7 juillet 1927 (2), beaucoup plus long et beaucoup plus motivé que l'arrêt de la Cour Suprême. La Chambre Civile a persisté dans sa manière de voir et a appliqué à nouveau l'article 1384 dans une série d'arrêts (3). Mais la solution de la question appartient évidemment aux Chambres réunies qui ne peuvent manquer de se prononcer à bref délai, mettant ainsi fin à un débat qui n'a que trop duré.

La jurisprudence de la Chambre Civile sera-t-elle confirmée? Beaucoup le pensent; en attendant, la discussion reste ouverte; il peut d'ailleurs arriver que si les Chambres réunies appliquent l'article 1384, elles s'appuient sur une nouvelle construction juridique.

Nous n'avons pas à prendre parti pour ou contre la jurisprudence de la Chambre Civile. Mais voulant faire œuvre pratique, nous retiendrons la responsabilité du voiturier de complaisance, 1° en tant qu'elle est fondée sur les article 1382 et 1383, puisque ces articles lui ont pendant longtemps servi de fondement exclusif, et qu'ils continueront à s'appliquer dans l'avenir,

---

qui sont mises en mouvement par la force humaine dont elles développent l'effet (treuil, bicyclette), et aussi pour celles qui sont dangereuses par leur pesanteur.

(1) Sem. Jur., loc. cit.

(2) V. aussi dans le même sens, Colmar, 16 novembre 1927.

(3) 26 octobre 1927 — 29 février 1928 — 27 mars 1928 (motifs).

au moins au cas de faute prouvée et de collision de véhicules (1); 2° en tant qu'elle est fondée sur l'article 1384, car cet article a été appliqué aussi bien en faveur des personnes transportées gracieusement que des piétons.

III. Article 1385 du Code civil.

Il est ainsi conçu :

« Le propriétaire d'un animal, ou celui qui s'en sert, pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fut égaré ou échappé. »

Ce qui veut dire que celui qui a la garde juridique de l'animal, soit directement, soit par un préposé, est responsable du dommage causé par l'animal, même s'il en a perdu la garde matérielle.

On a soutenu à propos de ce texte les mêmes théories qu'à propos de l'article 1384, paragraphe I. La majorité y voit une faute présumée, c'est en ce sens que se prononcent MM. Colmet de Santerre, Beudant, Fromageot, Demolombe, Huc, Aubry et Rau, Baudry-Lacantinerie et Barde, Planiol, Colin et Capitant, et c'est en ce sens également que se prononce la jurisprudence (2). MM. Josserand, Demogue (3), et Crouzel (4), font, au contraire, appel aux notions de risque et de profit; en effet, disent-ils, la loi rend responsable le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert, même si l'animal s'est égaré ou échappé; comment admettre que le gardien puisse être responsable d'une faute présumée qui serait commise précisément au moment où il aurait cessé d'être gardien? A quoi M. Henri Mazeaud répond en distinguant la garde matérielle, perdue, et la garde juridique, conservée, les rédacteurs du Code n'ayant eu en vue que

---

(1) Auteurs et jurisprudence admettent que dans ce cas chaque conducteur étant soumis à la présomption de l'article 1384, il y a deux présomptions contraires qui s'annulent ; il faut donc revenir au droit commun et appliquer les articles 1382 et 1383. (Ripert, note au D. 1919-1-282, note au D. 1927-1-97. — Josserand, note au D. H. 1928 Chr. 33. — Lalou, Responsabilité, 605. — T. civ. Montpellier, 17 juin 1925. — T. civ. Saint-Omer, 27 novembre 1925. — Bourges, 12 juillet 1927. — T. civ. Aude, 20 mars 1928. — Au cas où l'un des véhicules est plus dangereux que l'autre, on a proposé l'application de l'art. 1384, le conducteur du véhicule le plus dangereux étant responsable de plein droit. (Josserand, note citée et références.)

(2) V. références doctrinales et jurisprudentielles dans Demogue, Obligation, V, 983. — Pour le transport gracieux, v. Grenoble, 3 février 1928.

(3) Loc. cit.

(4) La responsabilité du fait des animaux hors de la doctrine classique, Rev. trim. d. civ., 1925-29.

la première. Là encore, nous n'avons pas à prendre parti (1).

Faisons maintenant l'application de l'article 1385 au véhicule attelé. Trois éléments peuvent être cause du dommage : le conducteur, le cheval, le véhicule — l'homme (articles 1382 et 1383), l'animal (art. 1385), la chose (art. 1384 (2). Si l'on admet avec l'avocat général Langlois (3) que le véhicule ne constitue pas une chose dangereuse par elle-même, il faudra en cas de dommage causé par la rupture d'un brancard, d'une roue, etc., invoquer la négligence du propriétaire ou du conducteur et invoquer l'article 1383. Mais si le dommage, bien que directement causé par le véhicule, est dû à une faute du conducteur ou un agissement spontané de l'animal on devra appliquer, suivant le cas, soit les articles 1382 et 1383, soit l'article 1385 (4).

L'article 1385 ne sera d'ailleurs applicable qu'au cas *d'agissement spontané* de l'animal (5). S'il y a eu réaction de l'animal à un fait de l'homme, la jurisprudence applique les articles 1382 et 1383, considérant que « tant que l'attelage obéit au co-» cher, il doit être assimilé à un instrument se trouvant entre » ses mains (6). Mais M. Demogue émet l'idée que l'avenir pourrait bien être « du côté de la responsabilité même si l'animal est » conduit, comme à propos de l'article 1384 il est du côté de la » responsabilité du fait non autonome » (7). En tous cas nous n'y sommes pas encore.

Après cet examen, nous devons conclure que s'il faut admettre avec la majorité que la responsabilité du voiturier de com-

(1) Pour plus de détails, v. Crouzel, La responsabilité du fait des animaux dans la doctrine classique, Rev. trim. d. civ., 1923-23.

(2) En réalité il y a toujours, en dernière analyse, fait ou abstention de l'homme.

(3) Conclusions citées.

(4) La Cour de Grenoble, dans son arrêt du 3 février 1928, a déclaré l'art. 1385 applicable à l'exclusion de l'art. 1384.

(5) V. pour le transport gracieux, Caen, 12 novembre 1913.

(6) Trib. sup. Cologne, 21 mars 1899. — V. aussi Civ. 17 juillet 1917 et références en note au D. 1918-1-133. — Pour le transport gracieux, on peut citer T. civ. Marennes, 5 juin 1923, confirmé par Poitiers, 19 décembre 1923, et l'arrêt de Caen précité, qui admet implicitement la même solution.

(7) Op. cit. V, 991 bis.

plaisance est délictuelle, ce sont les articles 1382, 1383, 1384 et 1385 qui en constituent le fondement, au moins en l'état actuel du droit. Pas de difficulté en ce qui concerne l'article 1385. En ce qui concerne l'article 1384, son application sera facilement admise lorsque l'accident sera dû à un vice propre de la chose. Mais, même si la thèse de la Chambre Civile est adoptée définitivement, et si l'article 1384 est déclaré applicable sans distinction aux accidents causés par les véhicules dangereux, les Tribunaux auront encore l'occasion, comme nous l'avons dit plus haut, d'appliquer les articles 1382 et 1383 dans l'hypothèse du transport bénévole. D'abord lorsqu'il s'agira d'inexécution ou de retard, et même s'il s'agit d'accident. Les plaideurs n'hésiteront pas à les invoquer si la preuve de la faute est facile et résulte, par exemple, d'un procès-verbal de gendarmerie, d'un aveu, de débats correctionnels, etc. Si, d'autre part, on admet avec une partie de la jurisprudence et de la doctrine, l'inapplicabilité au transport gracieux de l'art. 1384, et la validité de l'exonération conventionnelle de la présomption de faute, cette présomption sera écartée et l'on reviendra au droit commun. Ou encore le conducteur pourra s'en décharger en prouvant le cas fortuit, la force majeure, la cause étrangère qui ne lui est pas imputable; la victime pourra combattre cette preuve en apportant la démonstration qu'une faute a été commise. Enfin, il y a des cas où l'accident ne suppose pas que la garde du véhicule ait été perdue, et où il est manifeste que l'accident a été causé non pas par le véhicule, mais par la rencontre d'un objet que le conducteur n'a pu éviter. Voici par exemple une curieuse espèce qui s'est présentée devant le Tribunal de la Loire-Inférieure, section de Nantes ; le jugement rapporte les faits en ces termes :

« Attendu qu'il résulte des renseignements donnés au Tribunal que le 20 janvier 1926 les époux Favarel prenaient » place dans une auto appartenant à Béry et conduite par lui » pour se rendre à Nantes;

» Qu'en arrivant au bas de la côte dite de la Jagnères (route » nationale 23), à la limite des communes de Bouguenais et » de Rezé, et après un tournant, l'automobile rencontra, allant » dans le même sens, une charrette à quatre roues conduite par » Béranger, jardinier à la Carterie en Pont-Rousseau, qui transportait des paquets de bois pour en faire des rames de petits » poix;

» Qu'au moment où l'automobile allait doubler la charrette, » une des gaules du chargement de Béranger traversa le rideau » de l'auto, et vint blesser Mme Favarel à l'œil droit. »

Les époux Favarel ayant assigné en dommages-intérêts tant l'automobiliste Béry, voiturier de complaisance, que le jardinier Béranger, le Tribunal estima que la responsabilité de l'accident incombait à l'automobiliste, qui avait négligé de ralentir, mis ses phares en veilleuse et insuffisamment serré à gauche avant de commencer le doublement (jugement du 10 juin 1927).

Voilà bien un cas où le conducteur ne pouvait être recherché en vertu de l'article 1384, l'accident ayant été matériellement causé non pas par le véhicule dont il était gardien, mais par une gaule chargée sur un autre véhicule dont il n'avait pas la garde. Il ne pouvait être déclaré responsable qu'en vertu des articles 1382 et 1383.

De même, le voiturier de complaisance qui engage imprudemment sa voiture sur un passage à niveau au moment où arrive un convoi (1), ne peut être recherché qu'en vertu des dits articles, puisque l'accident est matériellement causé par un train dont il n'a pas la garde.

C'est donc tant sur les articles 1382 et 1383 que sur les articles 1384 et 1385 du Code civil que peut être fondée la responsabilité délictuelle du voiturier de complaisance. Un fondement aussi complexe ne peut aboutir qu'à des conséquences pratiques divergentes et contradictoires, dont l'harmonisation ne laissera pas de soulever de nombreuses difficultés.

SECTION II.

Appréciations de la thèse de la responsabilité délictuelle.

La théorie de la responsabilité délictuelle semble bien pour ses partisans eux-mêmes n'être qu'un pis-aller. Ces partisans sont en réalité et avant tout des adversaires de la thèse contractuelle, la responsabilité contractuelle étant écartée, ils adoptent sans examen la responsabilité délictuelle, puisque c'est la seule qui reste. Aussi ne voient-ils pas que la thèse délictuelle a le double inconvénient d'être contraire à la réalité des faits et d'engendrer l'incertitude et la confusion, sans parler des solutions pratiques auxquelles elle aboutit, et dont la brutalité ne peut être atténuée qu'à l'aide de systèmes incohérents et contradictoires.

(1) T. civ. Eure, 11 octobre 1926. — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927 — Req. 29 mars 1927.

§ I. *La théorie de la responsabilité délictuelle est contraire à la réalité des faits.*

La thèse délictuelle ne tient pas compte de la réalité des faits, puisqu'elle fait abstraction de l'accord de volontés intervenu entre les parties, et qu'elle considère celles-ci comme juridiquement étrangères l'une à l'autre, de même que peuvent l'être un automobiliste et un passant. Or, l'existence d'un accord de volontés, au moins tacite, entre le voiturier et l'invité, est incontestable; il porte au moins sur le fait du transport et en général sur la destination, l'itinéraire et même l'horaire. Cet accord est bien une convention, puisqu'il porte sur un transport, c'est-à-dire sur un service, objet d'intérêt juridique. Mais à supposer fondée la distinction faite par MM. Colin et Capitant entre la convention et le contrat, on peut bien dire que dans l'hypothèse du transport bénévole il y a contrat, c'est-à-dire convention productive d'obligations. Sans doute ce contrat n'est pas synallagmatique, et ne produit d'obligations qu'à la charge d'une des parties, en l'espèce le voiturier; mais un contrat unilatéral n'en est pas moins un contrat (1).

On objecte l'absence d'« animus negotii contrahendi ». Cette objection est sans valeur dans les cas, rarissimes à la vérité, où le voiturier aurait pris un engagement explicite et formel, soit par écrit, soit même verbal. Mais que décider en l'absence d'engagement formel? A notre sens, il est indubitable que le voiturier a eu l'intention de s'engager. Mais alors que le voiturier de profession s'engage à procurer un transport et promet un résultat positif, le voiturier de complaisance ne garantit pas le résultat, mais promet seulement ses efforts : « spondet peritiam artis » ; ou encore il s'engage conditionnellement, promettant le transport si possible, et sauf imprévu. Mais si l'étendue de l'obligation est restreinte, l'existence de cette obligation n'en est pas moins certaine. Le voiturier de complaisance entend bien s'obliger, mais seulement dans une mesure limitée,

(1) Quelques tribunaux, pour réfuter la thèse contractuelle, ont fait valoir que si l'on pouvait supposer un contrat, « il faudrait l'admettre bilatéral avec engagement de conduire et exonération de responsabilité parce que non rétribution ». (T. civ. Compiègne, 17 mars 1920 — V. aussi Grenoble, 13 juin 1924 — T. civ. Nantes, 28 juillet 1925 — Bordeaux, 2 mars 1926). D'autres ont été plus loin et se sont bornés à déclarer qu'il n'y avait pas responsabilité contractuelle parce qu'il n'y avait pas de contrat de transport (Toulouse, 22 juin 1914 et note au D. 1917-2-83 — T. civ. Bonneville, 24 juillet 1919 — T. civ. Boulogne, 4 décembre 1925 — Chambéry, 26 octobre 1926 — Aix, 11 mars 1927 — T. civ. Isère, section de Grenoble, 1er avril 1927 — T. Paix Paris, 18 mai 1927 — Caen, 14 octobre 1927. Les uns ont oublié l'existence des contrats unilatéraux, et les autres, l'existence des contrats autres que le contrat de transport.

celle de ses possibilités. La différence entre le transport payé et le transport bénévole consiste non pas dans la présence ou l'absence d'animus negotii contrahendi et d'obligation, mais dans la plus ou moins grande étendue de l'obligation contractée.

Reste l'objection tirée de l'absence d'action en exécution du contrat, soit de la part du voiturier, soit de la part de l'invité. Mais tirer argument, comme le fait l'arrêt de Poitiers du 16 février 1925 cité p. 32, de ce que le voiturier ne peut forcer son invité à accomplir le parcours dans son véhicule ou à lui confier l'objet à transporter, « outre que c'est, dit M. Ricol, pro» céder à une constatation naïve » (ce qui après tout est peut-être nécessaire) — « c'est, ajoute le savant professeur, oublier » que ce contrat, si contrat il y a, est unilatéral et n'engendre » d'obligation qu'à l'égard de l'automobiliste (1) ».

Quant à l'argument tiré de l'absence d'action en exécution au profit du bénéficiaire — action qui existe dans tous les contrats à titre gratuit (mandat, prêt sans intérêt, donation, etc.) — M. Savatier y répond en ces termes :

« Cette raison ne nous paraît pas convaincante. Outre qu'elle » n'est qu'une affirmation, qui deviendrait discutable au cas où » il existerait un écrit exprès, elle ne prouve qu'une chose, » c'est que la convention dont s'agit est révocable ad nutum » par l'une ou l'autre partie. Or, loin d'exclure l'idée de con» trat, cette constatation s'applique légalement à tous les con» trats de même nature que le mandat gratuit (C. Civ. art. » 2003). Bien que résiliables, le mandat et les contrats de » même type imposent certaines obligations et une certaine res» ponsabilité des parties. Le Code Civil ne manque pas de le » souligner (2).»

La réponse de M. Savatier peut paraître insuffisante. Il semble admettre que l'argument n'est discutable qu'en cas d'écrit exprès, alors qu'un contrat muni d'action peut être verbal. De plus, il semble vouloir établir une corrélation entre le défaut d'action et la révocabilité ad nutum, dans le mandat par exemple (v. art. 2007 C. Civ.), peut donner lieu à une action contre l'auteur de la révocation.

Il vaut mieux dire tout simplement que l'argument tiré du défaut d'action constitue une pétition de principe. Il est vraiment trop facile de dire que l'invité n'a pas d'action parce qu'il n'y a pas de contrat, et qu'il n'y a pas de contrat parce que l'invité n'a pas d'action. Il faut d'abord résoudre la question de l'existence du contrat avant de se poser celle de l'existence d'une action.

(1) Note citée.
(2) Note citée.

D'ailleurs, la jurisprudence n'a jamais eu à se prononcer à notre connaissance sur le point de savoir si l'invité a une action en exécution.

Rien ne s'oppose donc à ce que l'accord de volontés intervenu entre le voiturier et son obligé soit considéré comme un véritable contrat; l'intention existe certainement, parfois expressément manifestée. La théorie délictuelle, en refusant de tenir compte de l'existence de cet accord de volontés, est donc contraire à la réalité des faits.

§ II. — *La théorie de la responsabilité délictuelle engendre l'incertitude et la confusion.*

Cette incertitude et cette confusion sont dues tout d'abord à ce que la théorie délictuelle ne peut éliminer complètement la responsabilité contractuelle. Tout d'abord, parce que ses partisans sont bien obligés d'écarter l'application des règles de la responsabilité délictuelle dans le cas assez théorique, il est vrai, où les parties ont conclu un contrat exprès. Il leur faut donc donner des solutions différentes suivant qu'il y a eu un contrat exprès ou qu'il n'y en a pas eu. Mais bien plus, certains partisans de la responsabilité délictuelle, qui répugnent tant à voir dans l'accord de volontés des parties, dont l'existence est certaine, un véritable contrat, admettent cependant l'existence beaucoup plus contestable d'une convention d'acceptation des risques, qui, sans constituer peut-être un véritable contrat, n'en est pas moins une dérogation aux règles de la responsabilité délictuelle (1). Et ceux qui refusent d'admettre une acceptation des risques sont obligés de traiter le voiturier de complaisance avec la plus grande rigueur.

D'autre part, la théorie de la responsabilité délictuelle du voiturier de complaisance souffre de l'incohérence et de l'incertitude qui règne à l'heure actuelle dans le domaine de la responsabilité délictuelle. Faut-il appliquer à la responsabilité envisagée les articles 1382 et 1383, ou les articles 1384 et 1385 ? Si l'on applique ces deux derniers articles, prendra-t-on pour fondement le risque créé, la faute dans la garde, la présomption de faute? Autant d'incertitudes qui rendront particulièrement

(1) Cette faiblesse de la théorie délictuelle a été relevée par M. Lalou (Responsabilité, 187) qui semble ne pas admettre de différence entre la convention et le contrat. « Qui ne voit, écrit-il, que l'acception du risque et » la clause de non-garantie, loin d'ôter au transport gratuit son caractère » contractuel, l'affirment, une acceptation de risque ou une clause de non- » garantie étant des conventions. »

difficile la recherche d'une solution pratique; telle solution qui vaudra dans la théorie de la présomption de faute, vaudra-t-elle également dans celle du risque créé ou de la faute dans la garde?

De telles constatations conduisent à se demander si la responsabilité du voiturier de complaisance, malgré l'opinion de la majorité des auteurs et des tribunaux, ne serait pas de nature contractuelle. C'est ce que nous devons maintenant examiner.

CHAPITRE II.

THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE.

SECTION I.

Exposé de la responsabilité contractuelle.

Après avoir établi dans un premier paragraphe le caractère contractuel du transport bénévole, il nous faudra, tout comme pour la responsabilité délictuelle, déterminer le fondement de la responsabilité contractuelle envisagée et rechercher la nature du transport bénévole contractuel. Ce sera l'objet du paragraphe II.

§ I. — *Caractère contractuel de la responsabilité envisagée.*

Pour les partisans de la responsabilité contractuelle, il se forme, au moment où l'invité prend place dans le véhicule du voiturier, ou lorsqu'il lui remet l'objet à transporter, un accord de volontés équivalent à un véritable contrat, unilatéral, par lequel le voiturier s'engage à faire son possible pour accomplir le transport. Il ne promet pas, comme un voiturier à titre onéreux, l'obtention d'un résultat; il n'est pas garant, sauf convention expresse, de l'exécution du transport et de la sécurité de la personne ou de la chose transportée; « spondet peritiam artis ».

Ce contrat se rangerait dans la catégorie des contrats de bienfaisance, ainsi définis par l'article 1105 C. Civ. : Le contrat » de bienfaisance est celui dans lequel l'une des parties procure » à l'autre un avantage purement gratuit. »

MM. Colin et Capitant (1) proposent de distinguer les contrats à *titre gratuit* « par lesquels l'une des parties, inspirée par une

(1) Droit Civil, II, 261.

pensée de bienfaisance envers l'autre, diminue son patrimoine pour enrichir celui-ci » (donation entre vifs, institution contractuelle), et les contrats *désintéressés* « dans lesquels un des con- » tractants, mû par le désir de rendre service à l'autre, ne » s'appauvrit pas à son profit, mais ne reçoit rien en échange » de la prestation qu'il s'engage à fournir » (prêt à usage, prêt d'argent sans intérêt, mandat, dépôt, cautionnement non rémunéré).

C'est donc dans cette seconde catégorie que devrait se ranger le transport gracieux, puisque souvent le voiturier de complaisance ne diminue pas son patrimoine en faveur du bénéficiaire (en effet si le voiturier doit voyager pour son compte, il n'aura en général pas plus de frais en transportant une personne de plus), et qu'en tout cas jamais cet appauvrissement n'a pour contre-partie un enrichissement du patrimoine de l'invité.

Or, font remarquer les partisans de la théorie contractuelle, on trouve bien dans l'hypothèse du transport bénévole un contrat unilatéral de bienfaisance, c'est-à-dire un accord de volontés, productif d'obligations à la charge d'une des parties, en l'espèce le voiturier, l'objet de la convention étant le fait du transport.

Cette théorie n'a jamais fait l'objet d'un exposé méthodique et détaillé. M. Duquaire la résume ainsi : « Il semble bien, écrit- » il, qu'il y ait accord de volontés entre le conducteur et l'in- » vité, l'un procurant un transport et s'engageant à l'exécuter » de façon normale, l'autre acceptant, à cette condition, ce » transport fait dans son seul intérêt, sans fournir d'autre con- » tre-partie que sa reconnaissance » (1). Nous noterons que cet accord de volontés sera rarement exprimé par écrit; il pourra être verbal, plus souvent tacite, soit qu'il y ait offre du voiturier acceptée par le voyageur, soit qu'il y ait demande du voyageur acceptée par le voiturier.

Cette manière de voir a été adoptée par MM. Savatier (2), et Lalou (3). M. Josserand qui l'admettant dans son ouvrage sur les Transports (4) l'a abandonnée depuis (5). Mais ils n'étudiaient

(1) Note au Rec. Ass. 1926-54.

(2) Note au D. 1925-2-41.

(3) Responsabilité, 188. M. Lalou admet cependant qu'il peut n'y avoir que simple rapport mondain, d'où responsabilité délictuelle. Mais plus loin (n° 622), il se borne exclusivement à parler de contrat.

(4) N° 103, 799, 895.

(5) D. H. Chr. 1926-22 — Note au D. 1927-1-137 — Mais dans son ouvrage sur les Transports, bien qu'adversaire du cumul des responsabilités délictuelle et contractuelle (n° 628), et bien qu'admettant l'existence d'un contrat innommé, il envisageait déjà la responsabilité du voiturier de complaisance comme extra-contractuelle.

la question qu'incidemment et c'est chez un adversaire de la théorie contractuelle, M. Ricol (1), qu'on en trouve le meilleur exposé.

Une partie de la jurisprudence a favorablement accueilli la thèse de la responsabilité contractuelle, mais les juges se bornent en général à de simples affirmations de principe et s'attachent surtout aux conséquences. Un seul Tribunal, celui de Bayonne, dans un jugement du 6 mai 1913 a ébauché une analyse du transport bénévole envisagé comme contrat :

« Attendu que cette situation d'invité n'en avait pas moins » créé un lien de droit entre les parties; qu'un contrat s'était » formé entre elles dont les deux termes réciproques étaient les » suivants : d'Abreu proposant une promenade, d'une part, et » Rosso l'acceptant sans bourse délier, ce qui est une circons- » tance à retenir,

» Attendu qu'à cause de cette dernière circonstance le con- » trat avait le caractère d'un contrat à titre gratuit, ou d'un » contrat de bienfaisance (2) de la part de d'Abreu. »

On peut citer dans le même sens plusieurs jugements (3) et même quelques arrêts de Cour d'Appel (4).

La source de la responsabilité du voiturier de complaisance se trouverait donc dans les textes qui régissent les contrats. Mais en vue de déterminer ces textes et d'en faire l'application pratique, il y a lieu de rechercher quelle est la nature du contrat de transport bénévole.

§ II. — *Nature du contrat de transport bénévole.*

I. — Est-ce un contrat de transport?

Si l'on entend par l'expression « contrat de transport », tout contrat ayant pour objet un fait de transport, l'affirmative ne serait pas douteuse. Mais l'expression « contrat de transport » qui ne figure pas dans les Codes, a dans le langage juridique moderne un sens tout à fait particulier et s'applique à un contrat

(1) Note précitée au D. 1926-2-121.

(2) Le Tribunal fait-il une différence entre le contrat à titre gratuit et le « contrat de bienfaisance » ? D'après la rédaction employée, on serait porté à le croire ; dans l'affirmative, il est regrettable que le Tribunal n'ait pas précisé sa pensée.

(3) T. civ. Argentan, 19 mars 1913 — T. civ. Saint-Etienne, 28 juillet 1921 — T. civ. Avignon, 22 octobre 1924 — T. civ. Seine (14e Ch.) 19 mai 1925 — T. civ. Dieppe, cité sans date par Rouen, 23 juin 1926, qui réforme — T. civ. Seine (4e Ch.), 17 mai 1926. Plusieurs de ces jugements ont été réformés.

(4) Paris, 24 mai 1912 — Lyon, 19 février 1926 — Poitiers, 1er mars 1926 — Dijon, 14 juin 1927, très formel et longuement motivé.

bien défini, régi par les articles 1782 et 1786 C. Civ. et 96 à 108 C. Com. et constituant, aux termes de l'article 1779 § 2 C. Civ., une variété du contrat de louage d'ouvrage et d'industrie. Toute la question est de savoir si les règles édictées par les articles ci-dessus et celles qu'en ont déduites la doctrine et la jurisprudence peuvent être appliquées au transport gracieux.

Le « contrat de transport » peut être défini : « le contrat » par lequel une personne, appelée voiturier, s'engage à trans» porter d'un point à un autre une deuxième personne, appe» lée « voyageur » — ou une chose « moyennant salaire » (1).

La responsabilité du voiturier est évidemment contractuelle, lorsqu'il s'agit d'un transport de choses. Malgré les protestations d'une partie de la doctrine (2), la jurisprudence admet aujourd'hui qu'il en est de même en ce qui concerne le transport des personnes; la Cour de Cassation a adopté ce système en 1911 et l'a toujours maintenu depuis. On peut considérer aujourd'hui cette jurisprudence comme à peu près définitive (3). Et cette solution s'applique même si la rémunération convenue n'est pas la contre-partie du transport seul, mais d'un ensemble de services dont certains se réfèrent à un déplacement (3).

A première vue, il semble que l'on devrait appliquer à notre hypothèse les règles du contrat de transport, puisque c'est bien d'un transport qu'il s'agit. Cependant la jurisprudence et les auteurs s'y sont presque constamment refusés, avec raison.

On peut tout d'abord invoquer un argument de texte, tiré des articles du Code Civil relatifs au contrat de transport. « En ef» fet, dit M. Josserand, l'article 1779 fait rentrer ce contrat » dans la famille du louage d'ouvrage et d'industrie : or, aux » termes de l'article 1710, le louage d'ouvrage est un contrat » par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose » pour l'autre, *moyennant un prix convenu entre elles.* Il ré-

(1) Lévy-Lambert, De la responsabilité des accidents du transport terrestre, thèse, Paris, 1916, p. 17.

(2) V. not. Josserand, Transports, 888 et 895.

(3) V. pour les transports maritimes, Civ. 21 novembre 1911 — pour les transports par voie ferrée, Civ. 21 avril 1913 — Paris, 2 juillet 1914, et sur pourvoi, Req., 12 avril 1916 — Civ. 6 février 1917, 10 mai 1921, 28 mars et 28 juin 1922, 28 février 1923 — pour les transports par automobile, Req. 31 juillet 1922 et 23 mars 1925 — pour les transports par avion, T. civ. Seine, 18 décembre 1922, 27 mars et 3 décembre 1924 — T. com. Seine, 30 octobre 1924. — T. civ. Vienne, 4 décembre 1924, qui déclare notamment que la responsabilité était déjà contractuelle avant la loi du 31 mars 1924 et à fortiori depuis (article 42 de la loi) — Sur appel, Grenoble, 25 mars 1925, confirmant.

(4) V. T. civ., Bourgoin, 8 octobre 1920, et sur appel, Grenoble, 15 mars 1921, relatifs à la visite des Grottes de la Balme, visite qui comportait entre autres éléments un transport facultatif en barque sur un lac souterrain.

» sulte ainsi de la combinaison de ces deux textes que le trans-
» port (1) de personnes ou de marchandises est une opération
» à titre onéreux, comme la vente ou le louage des choses (2). »
Et M. Josserand ajoute que « d'ailleurs, les principes généraux
» du droit nous conduisent à la même conclusion; le contrat de
» transport est une des opérations qui donnent naissance, de
part et d'autre, au plus grand nombre d'obligations possibles,
» et dont le plexus obligatoire est le plus riche; cette caracté-
» ristique répugne à la notion de titre gratuit, qui se retrouve
» au contraire dans les opérations à contexture simple (dona-
» tion, dépôt) (3). » Enfin, il est manifeste que les règles spé-
ciales établies par le Code de Commerce pour le transport des
marchandises (lettre de voiture, récépissé d'expédition, courtes
prescriptions, privilège du voiturier, etc.), n'ont aucune raison
d'être en matière de transport gracieux.

L'opinion de M. Josserand a été partagée par plusieurs auteurs et notamment par MM. Ricol (4), Duquaire (5), Le Clech (6), Perraud-Charmantier (7). M. Vansteenberghe écrit au contraire en parlant du contrat de transport : « L'onérosité est de sa nature habituelle ; rien ne s'oppose cependant à ce que, comme » tout contrat de louage, il devienne gratuit (8). » M. Paul Esmein a semblé de même admettre qu'un contrat de transport puisse être gratuit, car le prix n'est pas pour lui un élément essentiel du louage d'ouvrage (9). M. Paul Esmein tire en outre argument de ce que le mandat, gratuit en principe, peut cependant être salarié sans changer de nature.

L'analogie proposée nous semble inexacte. Le mandat est gratuit, non pas en vertu de sa nature même, mais parce que la loi en a posé le principe, tout en y admettant certaines dérogations (article 1986 C. Civ.). Au lieu que le louage, comme la vente, est nécessairement à titre onéreux, non pas seulement en vertu d'un texte, mais en raison de sa définition même. Rendez onéreux un mandat, cela ne l'empêchera pas de rester un mandat, soumis aux règles générales du mandat, à part quelques

(1) Il faut évidemment entendre ce mot au sens de « contrat de transport », et non comme désignant le simple fait du transport.

(2) Josserand, D. H. Chr., 1926-22.

(3) Ibid. — V. aussi Transports, nos 103 (transport bénévole des personnes), 799 et 895 (transport bénévole des marchandises).

(4) Note au D. 1926-2-121.

(5) Note au Rec. Ass. 1926-54.

(6) Note aux Lois Nouvelles, 1927-1-224.

(7) Manuel pratique de l'Automobile, 472.

(8) Thèse citée, p. 39. — L'auteur reconnaît cependant en note que la notion de rémunération entre dans la notion de transport.

(9) Note au S. 1926-1-249.

exceptions. Rendez gratuite une vente, vous n'avez plus une vente, mais une donation, contrat sans doute, mais soumis à des règles toutes différentes. Rendez gratuit le louage de service, avez-vous un contrat de louage ? Non, vous avez un service gracieux.

Et quand M. Lalou écrit : « Il y a entre le transport payé et » le transport gratuit la différence qui existe entre la vente et » la donation, mais dans tous les cas il y a contrat » (1), nous répondons : contrat? c'est à voir (2), en tous cas, pas « contrat de transport » au sens où l'entend notre législation. Et il faut soumettre le transport gracieux à d'autres règles que celles de transport payé, tout comme la donation obéit à d'autres règles que celles de la vente (3).

Il s'est pourtant rencontré des plaideurs, soit voituriers de complaisance, soit invités, pour invoquer les articles 1782 et suivants du Code Civil (4), et certains tribunaux leur ont donné raison (5).

Mais leurs décisions ont été réformées, et la jurisprudence se refuse aujourd'hui unanimement à appliquer au transport gracieux les règles du contrat de transport, « attendu en effet, que » ce contrat, aux termes de l'article 1779 C. Civ., n'est qu'une » variété du contrat de louage d'ouvrage ou d'industrie, lequel, » suivant l'article 1710 du même code, suppose essentiellement » le paiement d'un prix convenu (6). » Le fait matériel du transport est insuffisant à constituer le contrat de ce nom (7), qui a un caractère essentiellement onéreux et synallagmatique (8). Aussi beaucoup de Tribunaux se bornent-ils à affirmer que la

(1) Responsabilité, 187.

(2) Le service gracieux est en général considéré comme en dehors du droit et l'on refuse d'y voir un contrat. Voilà pourquoi la thèse de la responsabilité contractuelle du voiturier de complaisance est le plus souvent rejetée. V. sur cette question Taffe, thèse citée.

(3) Voit-on par exemple la possibilité d'appliquer en matière de transport bénévole les fins de non recevoir instituées par l'art. 105 C. Com., relativement aux réclamations pour avaries, les règles relatives aux lettres de voiture, etc. ?

(4) Grenoble, 15 novembre 1921 — T. civ. Marennes, 5 juin 1923 — Rennes, 11 décembre 1923 — Poitiers, 19 décembre 1923 — T. civ. Lyon, 9 juillet 1925 — Lyon, 21 octobre 1926.

(5) T. civ. Grenoble, 2 février 1921, réformé, par l'arrêt de Grenoble précité — T. civ. Tarascon, réformé par Aix, 11 mars 1927.

(6) T. civ. Rhône, 9 décembre 1926.

(7) Grenoble et T. civ. Lyon précités — Poitiers, 16 février 1925.

(8) Aix, Grenoble, T. civ. Marennes, T. civ. Lyon et T. civ. Rhône précités — Poitiers, 16 février 1925 précité — T. com. du Havre, 27 février 1924 — T. civ. Seine, 19 mai 1925 — T. civ. Boulogne, 4 décembre 1925 — Bordeaux, 2 mars 1926 — Dijon, 14 juin 1927.

gratuité est exclusive de tout contrat de transport (1) alors que la présence d'une rémunération, si légère soit-elle (2), ou d'une autre prestation (3), suffit pour le constituer et en prouver « par elle-même » l'existence (4). D'autres décisions, moins motivées encore, se bornent à constater l'absence d'un contrat de transport (5), en admettant sans discussion qu'il y a lieu d'appliquer des règles différentes au transport onéreux et au transport bénévole (6). La question ne se plaide pour ainsi dire plus. Quelques décisions constatent expressément que le demandeur n'a pas allégué l'existence d'un contrat de transport ou reconnaît même formellement que ce contrat n'existe pas (7). Ou encore le moyen soulevé dans l'assignation est abandonné à l'audience (8). Et dans un arrêt du 23 février 1927, la Cour d'Orléans a pu constater l'unanimité presque absolue de la doctrine et de la jurisprudence pour écarter résolument l'application des règles du contrat de transport.

C'est malheureusement le seul point de notre étude sur lequel l'unanimité se trouve réalisée. Quand il s'agit de déterminer la nature du transport gracieux contractuel, le désaccord est complet.

II. Autres solutions proposées.

L'embarras des partisans de la théorie contractuelle a été grand lorsqu'il s'est agi de déterminer la nature du transport gracieux. Quel contrat est-ce, si ce n'est pas un contrat de transport ?

« Contrat gratuit » ou « contrat de bienfaisance » ont répondu certains tribunaux (9). Mais ces expressions sont beaucoup trop

(1) Toulouse, 22 juin 1914 — Aix, 16 juin 1915 — T. civ. Nantes, 5 février 1918 — T. civ. Bonneville, 24 juillet 1919 — T. civ. Marennes, 5 juin 1923 précité — T. com. Marseille, 25 juillet 1923 — Poitiers, 19 décembre 1923 — Nîmes, 19 mai 1924 — Grenoble, 13 juin 1924 — T. civ. Nice, 20 avril 1925 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace) — Rennes, 14 avril 1926 — T. civ. Seine, 17 mai 1926 — T. civ. Eure, 11 octobre 1926.

(2) T. civ. Montreuil, 4 novembre 1921 et sur appel Douai, 1er mars 1922 — T. civ. Vienne, 4 décembre 1924.

(3) Grenoble, 27 octobre 1925.

(4) T. civ. Montreuil précité.

(5) T. civ. Boulogne, 24 février 1905 — T. com. Marseille, 12 janvier 1923 — Lyon, 10 juin 1925 — Paris, 18 juillet 1925.

(6) T. civ. Boulogne précité — Pau, 5 juin 1925.

(7) T. civ. Compiègne, 10 mars 1920 — T. civ. Seine, 13 mai 1924 — Montpellier, 8 octobre 1924 — Nîmes, 9 janvier 1925 — T. civ. Mamers, 31 mars 1925 — Lyon, 23 mai 1925 — Chambéry, 26 octobre 1926 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926, précité.

(8) T. civ. Marennes, précité.

(9) Paris, 24 mai 1912 — T. civ. Bayonne, 6 mai 1913 — T. civ. Saint-Etienne, 28 juillet 1921 — T. civ. Avignon, 22 octobre 1924.

vagues; elles désignent non pas un contrat, mais une catégorie de contrats, où peuvent rentrer la donation, l'institution contractuelle, le mandat, le commodat, le prêt sans intérêts, le cautionnement. « Contrat innommé, puisque le transport avait « lieu à titre gratuit », lit-on dans un jugement du Tribunal Civil de la Seine du 17 mai 1926. On ne comprend plus. Un contrat gratuit peut parfaitement être « nommé »; il suffit de se reporter à l'énumération ci-dessus. La thèse du contrat innommé rentrant dans la catégorie du contrat de bienfaisance a été admise par un arrêt de la Cour de Lyon du 19 février 1926 et son commentateur, M. Duquaire (1); elle a été également admise par MM. Savatier (2) et Josserand (première manière) (3). Dans un jugement du 19 mai 1925, le Tribunal Civil de la Seine a parlé de « convention sui generis », expression reprise par la Cour de Dijon dans un arrêt du 14 juin 1927.

« Convention sui generis », « contrat innommé », voilà l'échappatoire commode qui permet d'éluder les difficultés, mais non de les résoudre. Faut-il entendre ces expressions au sens où l'entend la Cour de Dijon dans l'arrêt précité, où elle affirme « que s'il n'existe pas entre ces parties un véritable contrat » de transport au sens des articles 1782 et suivants C. Civ., qui » impliquent un caractère synallagmatique et onéreux, il s'est » du moins formé, par un échange certain de volontés, une » convention sui generis, dont l'existence ne saurait être con- » testée du fait que l'obligation de transporter, contractée par » celui qui conduit l'automobile serait plus ou moins (4) révo- » cable ad nutum; *que cette obligation est liée à son exécution* » *même*, prenant naissance dès que le transport est commencé » et subsistant tant que celui-ci se poursuit volontairement. »

Qu'est-ce que c'est qu'une obligation « liée à son exécution même » ? Comment admettre l'existence d'une obligation qui n'en serait pas une, puisqu'elle cesserait d'exister dès que le transport cesserait de se poursuivre volontairement, c'est-à-dire dès qu'il plairait au voiturier d'arrêter le transport? La Cour a peut-être songé au contrat innommé des Romains, bien qu'elle n'emploie pas l'expression « contrat innommé ». Ce contrat n'était au début qu'un simple pacte inefficace lors de sa conclusion, mais susceptible d'être élevé au rang d'un véritable contrat et de produire des effets juridiques, lorsqu'une des parties exécutait la prestation qu'elle avait promise. Mais ce contrat ne

(1) Note citée.
(2) Note citée.
(3) Transports, 103 et 799.
(4) Expression qui jure avec « ad nutum ».

pouvant exister qu'en cas de convention synallagmatique (1). D'ailleurs, les contrats innommés, au moins tel que l'ont compris les Romains, n'existent pas en droit Français (2). M. Demogue (3), tout en reconnaissant avec M. Planiol que l'expression « contrat innommé » peut donner lieu à confusion avec les contrats innommés du droit romain, admet leur existence en droit français. Il prend soin de les distinguer des contrats qui sont en réalité des groupements de contrats (contrat d'édition, d'hôtellerie, d'engagement théâtral, etc.), et les subdivise en deux catégories ; ceux auxquels on étend par analogie les règles d'autres contrats, et ceux auxquels on applique seulement les principes généraux.

Peut-on appliquer au transport bénévole les règles d'autres contrats? On l'a affirmé. Pour la Cour de Lyon (arrêt du 19 février 1926), le transport bénévole « participe des caractères du commodat, avec cette différence que celui qui promet l'usage de la chose ne s'en dessaisit point ». Pour la Cour de Dijon (arrêt du 14 juin 1927), il faut y voir une convention « qui, partici- » pant sans doute du contrat de transport, quant à son objet, » est assimilable, par sa nature et suivant les circonstances, soit » à un mandat gratuit, soit à un prêt à usage spécial ».

Voyons d'abord si le transport bénévole peut constituer une variété du commodat ou prêt à usage. On peut noter en premier lieu, que ce qui est procuré à l'obligé, ce n'est pas *l'usage* du véhicule à proprement parler, c'est *son transport* ou celui d'un objet lui appartenant. On ne peut dire, du moins en employant le mot « usage » dans son sens juridique, que l'on ait l'usage d'un véhicule dans lequel on a pris place, puisqu'on ne peut ni le mettre en marche, ni l'arrêter, ni le diriger, ni en modérer l'allure à sa guise. Tout au plus le voyageur a-t-il l'usage de sa place, et cet usage n'est qu'un des avantages dont il profite, et dont le principal est le déplacement. Mais bien plus, la différence signalée par la Cour de Lyon suffit à rendre impossible l'assimilation; en effet, le dessaisissement est de l'essence même du commodat, « contrat par lequel l'une des parties *livre* une » chose à l'autre pour s'en servir, à charge par le preneur de la » rendre après s'en être servi » (art. 1875, C. Civ.), contrat réel qui se forme par la remise de la chose entre les mains de l'emprunteur. Or, dans le transport gracieux, il n'y a pas de dessaisissement. Comment lui appliquer les règles du commodat, s'il

(1) Girard, Manuel élémentaire de Droit Romain, quatrième édition, n° 589.

(2) Planiol, Droit Civil, II, 1352 bis, en note.

(3) Op. cit.

existe entre ces deux opérations une différence caractéristique et essentielle?

D'autres ont recherché les analogies avec le mandat. « Le » transporteur gratuit et la personne transportée, écrit M. Sa- » vatier, sont liés par des liens analogues à ceux qui découlent » du mandat, contrat dont le transport gracieux ne diffère que » par le caractère du service rendu. » (1). Le moyen a d'ailleurs été soulevé devant plusieurs tribunaux (2) et admis par la Cour de Dijon dans son arrêt précité en ce qui concerne le transport gracieux des personnes, et par le Tribunal de Commerce du Havre, en ce qui concerne le transport gracieux des choses, dans un jugement du 27 février 1924 où on lit ces lignes :

« Attendu que, suivant la jurisprudence (3), une commission » acceptée et exécutée par quelqu'un par complaisance n'est » pas un marché commercial et ne peut être considéré que » comme un mandat gratuit entrepris par le mandataire aux » risques et périls du mandant. »

Mais tout en reconnaissant de grandes analogies entre le mandat et le transport gracieux, M. Chevalier fait observer (4) que la comparaison n'est fondée qu'au cas où c'est l'obligé qui a sollicité le transport, cas moins fréquent dans la pratique que celui de l'offre faite par le voiturier. Le plus souvent on ne sollicite un transport gracieux que dans des circonstances urgentes et un peu exceptionnelles.

Peut-on dire d'ailleurs, même au cas de transport sollicité, qu'on se trouve en présence d'un mandat ? M. Savatier lui-même relève des analogies plutôt qu'une identité; encore ne précise-t-il pas. Il note, d'autre part, nous l'avons vu, une différence entre le mandat et le transport gracieux, à savoir le caractère du service rendu. Or le mandat en droit français suppose nécessairement l'accomplissement d'actes juridiques; c'est même ce qui différencie le mandat salarié du louage de services (5). En admettant même avec MM. Colin et Capitant (6) que le mandat

(1) Note citée.

(2) V. T. civ. Mamers, 31 mars 1925, indiquant que le moyen a été soutenu, mais s'abstenant de trancher la question. — V. comme rejetant le moyen, T. civ. Argentan, 19 mars 1913, qui semble admettre un contrat innommé sui generis, et Lyon, 23 mai 1925, qui repousse toute idée de contrat.

(3) Quelle jurisprudence ?

(4) Thèse citée, p. 100 et s.

(5) Huc, T. XII, n° 26.
Laurent, troisième édition T. XXVII, n° 401
Aubry et Rau, quatrième édition, T. IV, paragraphe 410.
Planiol, Droit Civil, II, 2232

(6) Droit civil, II, p. 707.

puisse s'appliquer à des actes matériels, on ne peut dire que le voiturier de complaisance agisse « *pour son invité et en son nom* », ce qui est la caractéristique du mandat (art. 1984 C. Civ.). Pourquoi donc appliquer au transport bénévole les règles du mandat, s'il existe entre eux une telle différence ? M. Josserand, alors même qu'il soutenait le caractère contractuel du transport bénévole, se refusait à lui appliquer les règles du mandat et la jurisprudence s'est prononcée dans le même sens (1).

Reste un autre contrat gratuit que l'on n'a pas songé à comparer au transport bénévole, la jurisprudence et les auteurs ne s'étant guère occupés que du déplacement des personnes. C'est le contrat de dépôt, qui ne peut évidemment s'appliquer, de par sa définition même, qu'aux choses (art. 1915 C. Civ.). Lorsqu'un individu demande à un ami de transporter un objet dans son véhicule, ou lorsqu'un invité y installe ses bagages, y a-t-il dépôt ? Il semble bien qu'on doive répondre affirmativement, surtout dans le premier cas où le propriétaire n'accompagne pas l'objet transporté et s'en dessaisit complètement. Le contrat de dépôt étant par ailleurs un contrat réel, la présence de l'animus negotii contrahendi n'aura pas à être recherchée. Le voiturier de complaisance sera donc un dépositaire, mais que l'on y prenne garde! il n'est pas que cela. Le transport bénévole d'un objet en suppose bien le dépôt, mais il en implique aussi le déplacement; le dépôt astreint le voiturier à restituer l'objet, non à le transporter. La responsabilité du voiturier en tant que tel ne peut donc découler du contrat de dépôt.

Pourrait-on voir dans le transport bénévole, à défaut d'un contrat bien déterminé, un quasi-contrat? M. Ricol (2) qui lui refuse le caractère contractuel en l'état actuel du droit, semble admettre qu'il puisse l'avoir un jour, après être passé par le stade quasi-contractuel. Une telle opinion peut se concilier avec la définition vague et ambiguë de l'article 1371 du Code Civil, aux termes duquel « les quasi-contrats sont les faits pu-» rement volontaires de l'homme, dont il résulte un engage-» ment quelconque envers un tiers, et quelquefois un engage-» ment réciproque des deux parties ». Mais même si l'on conserve dans notre droit la notion du quasi-contrat, battue en brèche par plusieurs auteurs (3), on ne peut rattacher le transport bénévole à aucun des deux quasi-contrats qu'a étudiés le

(1) T. civ. Argentan, 19 mars 1913 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace).

(2) Note citée.

(3) V. not. Planiol, II, 811 — Colin et Capitant, II, p. 255 — Vizioz, La notion de quasi-contrat, thèse, Bordeaux, 1912.

Code Civil. Pas à la gestion d'affaires, qui, en admettant même qu'elle puisse s'appliquer non seulement à des actes juridiques, mais aussi à des actes purement matériels, suppose que le gérant agit dans l'intérêt d'autrui *sans en avoir été chargé* (1) et de son propre mouvement. La notion de gestion d'affaires exclut donc l'accord des volontés (2) que suppose le transport bénévole. Encore moins pourrait-on songer à l'enrichissement sans cause : pas d'enrichissement puisqu'il n'y a pas transmission de valeur d'un patrimoine à l'autre (3); d'ailleurs le transport bénévole a une cause qui réside dans l'intention libérale du voiturier.

Ainsi donc nous sommes amenés à rejeter toutes les analogies proposées par les auteurs et la jurisprudence. Est-ce à dire que la question soit insoluble ?

III. — Le transport bénévole est un service gracieux, un contrat de complaisance.

Les rédacteurs du Code ont pensé à organiser les contrats à titre onéreux relatifs aux choses et aux services ; et ils ont consacré de nombreux articles à la vente et au louage de choses d'une part, et d'autre part au louage de service. On pouvait supposer qu'ils agiraient de même en ce qui concerne les contrats gratuits ; il n'en a rien été. Ils ont bien pensé à organiser assez complètement les contrats gratuits relatifs aux choses, c'est l'objet des chapitres relatifs aux donations (4), au prêt à usage (5), au prêt sans intérêt (6), au dépôt (7). Mais ils ont à peu près complètement oublié les contrats gratuits portant sur des services ; le seul auquel ils aient songé est le mandat, qui fait l'objet du titre XIII du livre III ; encore ce contrat n'est-il pas nécessairement gratuit.

Pourtant l'article 1105 semble bien indiquer que le législateur de 1804 n'a pas eu l'intention d'exclure les services du domaine du contrat de complaisance ; la formule générale qu'il emploie : « celui dans lequel l'une des parties procure à l'autre *un avantage* purement gratuit » semble bien indiquer qu'il n'a pas eu en vue que l'enrichissement pécuniaire.

---

(1) Planiol, II, 2273.
(2) Colin et Capitant, II, p. 718.
(3) Planiol, II, 936.
(4) Liv. III, Tit. II, Ch. IV, Des donations entre vifs — Ch. VIII. Des donations faites par contrat de mariage, etc. — Ch. IX Des dispositions entre époux, etc.
(5) Liv. III, Tit. X, Ch. 1er : Du prêt à usage ou commodat.
(6) Liv. III, Tit. X, Ch. II, Du prêt de consommation ou simple prêt.
(7) Liv. III, Tit. XI, Ch. II, Du dépôt proprement dit.

Il faut donc admettre l'existence, à côté du contrat gratuit de donation portant sur les biens, d'un contrat gratuit que le Code et ses commentateurs n'ont pas pensé à nommer, et qui porte sur les services matériels, à la différence du mandat ordinaire. Le transport gracieux n'est qu'une variété de ce contrat, tout comme les contrats de transport, d'hôtellerie, d'enseignement, de plaidoirie sont des variétés du louage de services. En conséquence, la responsabilité du voiturier de complaisance serait régie non pas par les articles 1146 et suivants du Code Civil, qui ont été écrits en fonction des contrats à titre onéreux, mais par les principes généraux des contrats gratuits, qui se déduisent de l'art. 1137 du Code Civil et des textes relatifs aux divers contrats gratuits que le code a réglementés (donation, dépôt, mandat, etc...). Signalons toutefois que dans certains cas très particuliers, il pourra y avoir lieu à application au transport bénévole, non plus des règles auxquelles sont soumis les services gracieux en général, mais de celles du transport onéreux.

Cette application aura parfois lieu lorsque le voiturier de complaisance sera non pas un simple particulier, mais un voiturier de profession ; l'invité peut supposer en effet qu'il bénéficiera de la même sécurité que les voyageurs payants. Ce sera notamment le cas de la Compagnie de Chemins de fer qui délivre à un particulier un permis de circulation, non pas comme contre-partie d'un service rendu, mais à titre de pure bienveillance (1).

Pourquoi dans ces cas appliquer les règles du contrat de transport ? Non pas, comme le pensent MM. Vansteenberghe (2) et Lalou (3), parce qu'il s'agit d'un contrat de transport ; nous avons vu qu'il n'en était rien. Mais parce qu'en l'espèce les parties ont évidemment entendu se référer aux règles du contrat du transport, et aussi, en ce qui concerne les Compagnies de Chemins de fer, parce que celles-ci constituent des services publics, et que les dispositions de leurs cahiers des charges, qui ont force de loi (4) tant à l'égard des compagnies que des voyageurs, sont fondées sur le principe de l'égalité des voyageurs et s'opposent à ce que les non-payants puissent avoir moins de droits que ceux qui paient (5).

Cette solution semble d'ailleurs résulter implicitement d'un

(1) La délivrance de semblables permis est-elle fréquente ? Toutes nos démarches à l'effet d'élucider le cas de transport véritablement bénévole par chemin de fer sont demeurées infructueuses.
(2) Thèse citée, p. 39.
(3) Responsabilité, 188.
(4) V. Trib. civ. Seine-Inférieure, section du Havre, 28 octobre 1926.
(5) Vansteenberghe, ibid.

arrêt rendu par la Chambre Civile de la Cour de Cassation, le 22 février 1926, dans les conditions suivantes. Un employé de la Compagnie des Chemins de fer du Midi, le sieur Rul, voyageait gratuitement avec sa femme sur le réseau de la Compagnie d'Orléans, avec un permis délivré par la Compagnie du Midi, en vertu de conventions particulières liant les diverses Compagnies entre elles. Rul voyageait pour son service, mais cette considération semble n'avoir pu intéresser la Compagnie d'Orléans, Rul n'étant pas son employé. Survint un accident au cours duquel Rul trouva la mort. Il laissait un enfant mineur dont le tuteur intenta une action en dommages-intérêts contre la Compagnie d'Orléans. Il perdit son procès en première instance et en appel, la Cour de Toulouse ayant déclaré dans son arrêt que si l'on devait assimiler la situation de Rul à celle d'un voyageur ayant contracté avec un transporteur « ce serait avec le Midi et non avec l'Orléans que le contrat serait intervenu ». Mais la Chambre civile cassa l'arrêt « attendu » que la Compagnie de Paris à Orléans, dès lors qu'elle consi- » dérait le permis délivré aux époux Rul comme suffisant pour » justifier leur admission dans l'un de ses trains, contractait » par là même l'obligation de les conduire sains et saufs à des- » tination », obligation qui incombe au voiturier sans qu'il » soit besoin d'une stipulation expresse à cet égard ».

On pouvait évidemment se demander si le transport était en l'espèce vraiment bénévole. La Compagnie d'Orléans transportait-elle Rul gracieusement, ou le faisait-elle en vertu d'une stipulation faite en faveur de Rul par la Compagnie du Midi ? (V. Introduction). En tout cas la même solution se serait imposée même si le transport était purement gracieux.

Si les règles du transport ont été appliquées, ce n'est donc pas en vertu de la nature même du contrat, mais en raison de la volonté des parties et d'un principe d'ordre public qui a un caractère plus administratif que privé. Cette distinction n'offre évidemment qu'un intérêt théorique.

SECTION II.

APPRÉCIATION DE LA THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE.

La thèse de la responsabilité contractuelle apparaît comme bien supérieure à celle de la responsabilité délictuelle.

Elle est d'abord plus réaliste, elle tient compte de l'accord de volontés intervenues entre parties, et refuse d'assimiler au point

de vue de la réparation l'accident survenu au passant et l'accident survenu à la personne transportée. Elle tient compte aussi et c'est là un précieux avantage au point de vue moral, des rapports de complaisance, d'amitié, d'affection que la théorie délictuelle mettait un peu brutalement de côté. On lui a pourtant reproché d'être contraire à la réalité des faits, et de prêter aux parties des intentions qu'elles n'avaient pas. Nous avons vu ce qu'il fallait penser de cet argument, ainsi que de l'objection tirée d'une prétendue absence d'action en exécution (1).

La théorie de la responsabilité contractuelle a en outre le très grand avantage d'être une, simple et harmonieuse. Une fois admis l'existence du contrat, les solutions proposées en découlent logiquement et naturellement, fondées sur des principes unanimement admis. Au lieu que la théorie de la responsabilité délictuelle, une fois admise en son principe, donne lieu à d'interminables disputes sur le fondement de la responsabilité envisagée et les solutions à appliquer. Le Code n'a consacré à la responsabilité délictuelle que quelques articles, et la doctrine et la jurisprudence sont souvent à ce sujet incohérentes, confuses et contradictoires.

Comment expliquer dans ces conditions la défaveur marquée que subit la théorie de la responsabilité contractuelle ? Nous croyons qu'on peut l'attribuer à trois causes :

1° Linexplicable répugnance qu'ont éprouvée les auteurs et les tribunaux à admettre que l'accord des volontés des parties puisse constituer un contrat. Ils ont eu du contrat une conception étriquée, y voyant surtout un engagement synallagmatique, ou confondant l'existence de l'obligation avec son étendue.

2° La difficulté de déterminer la nature du contrat. La faute en incombe surtout aux partisans de la théorie contractuelle, qui n'ont pas poussé l'analyse assez loin, se bornant à ranger le transport gracieux dans des catégories de contrats dont il différait essentiellement, malgré certaines analogies, ou à éluder la difficulté en recourant à la notion trop commode de « contrat sui generis ». En réalité, avec un peu de hardiesse, la jurisprudence aurait pu trouver, même dans l'état actuel des textes, les éléments nécessaires pour édifier une théorie des services gracieux ou « contrats de complaisance », que le code n'a ni nommés ni organisés, mais dont l'existence est pourtant certaine.

3° L'idée que la théorie délictuelle permettait d'obtenir des solutions plus pratiques et plus équitables. Négligeant trop,

(1) V. plus haut, p. 46 et s.

peut-être, l'étendue de la responsabilité, les partisans de la théorie délictuelle ont surtout envisagé la question de la preuve. Ils se sont souvenus qu'en ce qui concerne la responsabilité des voituriers à titre onéreux, la substitution de la théorie contractuelle à la théorie délictuelle, définitivement consacrée par la jurisprudence, avait abouti à un renversement de la preuve au détriment du voiturier. C'est ce renversement qu'ils ont voulu éviter au transporteur bénévole.

Nous allons consacrer notre seconde partie à exposer et confronter les résultats pratiques auxquels aboutissent les deux théories en présence. Ensuite, il sera possible de porter sur elles un jugement définitif.

DEUXIEME PARTIE

Les conséquences du parti pris sur la nature juridique de la responsabilité du voiturier de complaisance.

Nous avons succinctement indiqué, à la fin de l'Introduction les différentes pratiques qui existaient entre les deux ordres de responsabilité. Pratiquement, la discussion n'a porté, en ce qui concerne le transport bénévole, que sur la preuve de la responsabilité, son étendue et la fixation du montant des dommages-intérêts. Notre étude se limitera aux conséquences pratiques de deux théories en présence sur ces différents points. Mais auparavant, il nous faut dire quelques mots d'une difficulté qui se présente si l'on admet avec nous que la responsabilité du voiturier de complaisance est de nature contractuelle. Peut-on admettre que cette responsabilité doive exclure la responsabilité délictuelle du droit commun ? Cette question est très controversée ; son ampleur excède le cadre de nos travaux, mais il est impossible de l'éluder, puisqu'elle peut se poser en cas de transport bénévole.

Le problème s'énonce ainsi : Lorsqu'un fait dommageable au sens des articles 1382 et suivants est commis à l'occasion de l'exécution d'un contrat, le créancier a-t-il le choix entre deux actions, l'une en vertu de l'article 1147 (responsabilité contractuelle), l'autre en vertu des articles 1382 et suivants du Code Civil, et peut-il les exercer concurremment ? L'intérêt de la question est évident, car le créancier, bien qu'ayant en général avantage à agir en vertu du contrat (preuve plus facile), peut avoir, même au point de vue de la preuve, avantage à invoquer la responsabilité délictuelle, lorsque l'étendue des obligations du débiteur contractuel est contestée.

Un point est certain, c'est que le créancier ne pourra cumuler le bénéfice des deux actions. Non bis in idem. Il semble même admis qu'il ne puisse utiliser les avantages particuliers de l'une et de l'autre, et, si l'on admet la dualité, qu'il doive opter.

Quant à la coexistence des deux actions, il est impossible de donner une solution. La doctrine Larombière (1), Labbé (2), Laurent (3), Demolombe (4), Aubry et Rau (5), Josserand (6), Lalou (7), est en général défavorable au cumul, et n'applique les articles 1382 et suivants que si les fautes commises dans les conventions « dégénèrent en délits criminels », comme disent MM. Aubry et Rau (8). M. Bartin admet le choix du créancier entre les deux actions, sauf si le débiteur établit que dans la pensée des parties le contrat comportait limitation conventionnelle de la responsabilité quelle qu'en fût l'origine (9), ce qui peut facilement se sous-entendre, d'après M. Demogue (10). La jurisprudence est très divisée. La Chambre des Requêtes a admis le cumul (14 décembre 1926) après l'avoir repoussé (21 janvier 1890) ; la Chambre Civile l'a toujours repoussée (11 janvier 1922 et 6 avril 1927). Bornons-nous à signaler la controverse. En ce qui concerne le transport gracieux, la question a été résolue dans un sens favorable au cumul par la Cour de Poitiers dans un arrêt de 1er mars 1926 où se trouvent les motifs suivants :

« Attendu.... qu'au surplus, si on peut admettre que la demoiselle L... aurait pu renoncer à se prévaloir de la faute contractuelle qu'aurait commise W... en n'exécutant pas le contrat aux termes duquel il s'était engagé à la conduire sans dommage de Niort à la Rochelle, il est certain, par contre, qu'elle ne pouvait dégager W... des conséquences de la faute délictuelle, c'est-à-dire l'exonérer de l'application des articles 1382, 1383, 1384 du Code Civil.

« Attendu en effet que les articles 1382, 1383, 1384 et suivants constituent le chapitre du Code Civil intitulé « Des délits ou quasi-délits » : qu'il faut entendre par quasi-délits tous actes dommageables non-intentionnels, quelque lé-

(1) Obligations, VII, sur 1382, n° 8.
(2) Note au S. 1885-4-26.
(3) Droit civil, XX, 463 et 644.
(4) Contrats et obligations, VIII, 472.
(5) Droit civil, quatrième édition, IV, § 446 et note 7.
(6) Transports, 628, et note au D. 1927-1-105.
(7) Responsabilité, 269, 271, 523, 538, 549, 619, 622. V. aussi Rencker, De la non-responsabilité conventionnelle, thèse, Dijon, 1894 — Clauzel, Des clauses d'irresponsabilité, Paris, 1913.
(8) Loc. cit.
(9) Aubry et Rau, cinquième édition, VI, p. 371, note 7.
(10) Rev. trim. d. civ. 1923-652.

» gère que soit la faute commise ; qu'il faut en déduire que le » fondement de l'obligation quasi-délictuelle a sa source dans » la loi, en dehors de toute considération contractuelle ;

« Que par suite elle est d'ordre public ; que ce caractère d'or- » dre public est général et sans réserve ; qu'il étend donc l'ap- » plication de tous ces articles à toutes personnes indistincte- » ment, qu'elles aient ou non entre elles la qualité de contrac- » tants ».

On pourrait également citer, toujours en matière de transport gracieux, un jugement du Tribunal Civil de Saint-Etienne du 28 juillet 1921 et un du Tribunal Civil de la Seine du 19 mai 1925 qui admettent très nettement le cumul. En sens contraire, on trouve un arrêt de la Cour de Lyon du 19 février 1926, très net également, où on lit :

« Attendu que c'est donc par une fausse application des prin- » cipes du droit que les premiers juges ont fait découler la res- » ponsabilité de Pélardy des dispositions de l'article 1382 du » Code Civil, qui prévoient non le manquement à une obligation » contractuelle, mais le manquement à une obligation légale en- » vers un tiers ; qu'il importe à cet égard de distinguer le con- » trat dans lequel chacune des parties a su sauvegarder ses » intérêts par des stipulations particulières, et le délit ou quasi- » délit, contre lequel il a été impossible à la partie lésée de s'as- » surer elle-même une protection anticipée. »

Et un arrêt de la Cour de Dijon du 14 juin 1927 proclame « qu'il ne saurait y avoir lieu à l'application des principes de la » responsabilité quasi-délictuelle entre des personnes juridique- » ment liées l'une à l'autre par des rapports conventionnels qui, » en cas d'inexécution donnent seulement ouverture à la res- » ponsabilité contractuelle dans les limites mêmes des accords » intervenus entre la partie lésée et l'auteur du dommage ».

L'important arrêt de la Chambre Civile de la Cour de Cassation du 27 mars 1928 a implicitement consacré la thèse du non cumul. Bien qu'il s'agisse de transport gratuit, l'arrêt dont s'agit a, en effet, indiqué que la présomption de faute édictée par l'art. 1384 du Code Civil n'était pas applicable non plus au cas de transport onéreux, parce qu'en ce cas les voyageurs « trouvent leur protection dans les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat ».

Encore une fois, la question ne manque pas d'intérêt, car si le cumul est admis, le voiturier peut cependant être poursuivi délictuellement, par conséquent dans des conditions plus favorables pour lui.

A l'heure actuelle, la solution demeure incertaine. Il semble

toutefois que la théorie du non cumul soit préférable, parce que plus logique et plus cohérente. L'admission du cumul donne lieu d'ailleurs à de nombreuses difficultés pratiques.

CHAPITRE PREMIER.

LES CONSÉQUENCES PRATIQUES DE LA THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE.

SECTION I.

AU POINT DE VUE DE L'ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ.

§ I. — *Textes et principes qui déterminent l'étendue de la responsabilité envisagée.*

I. — Articles 1382 et 1383 C. Civ.

En vertu de ces articles, toute faute délictuelle dommageable entraîne à la charge de son auteur l'obligation de réparer le préjudice causé, et ce qu'elle qu'en soit la gravité. « Tout fait quelconque.... » dit l'article 1382.

Quand le voiturier de complaisance sera-t-il en faute ? Ce sera là une question de fait. Il serait impossible et inutile d'étudier toutes les fautes que peuvent commettre les voituriers de complaisance ; voici la liste de celles que les Tribunaux ont eu jusqu'ici l'occasion de retenir à leur encontre, qu'elles aient consisté en un fait (art. 1382) ou une abstention (art. 1383) (1).

---

(1) En ce qui concerne plus spécialement l'automobile, on trouvera dans le « Manuel Pratique de l'Automobile » de M. Perraud-Charmantier (nos 391 à 479) une étude très complète des principales fautes que commettent les automobilistes.

1° On peut tout d'abord indiquer les excès de vitesse, (1) surtout la nuit (2), ou dans les endroits dangereux, tels que route de montagne accidentée et sinueuse (sur laquelle la vitesse de 30 kilomètres à l'heure a été jugée excessive (3), ou goudronnée et glissante (4), ou en mauvais état (5), tournant dangereux (6) — entrée d'un village (7) — rue fréquentée (8) — ou lors d'une manœuvre exigeant beaucoup d'attention, telle que croisement, dépassement etc... (9) — surtout si le conducteur est inexpérimenté (10).

La vitesse est une faute « même à l'égard des voyageurs trans-» portés dans la voiture, lorsqu'elle est poussée à un tel degré » qu'elle paralyse dans une mesure appréciable l'effet de la » manœuvre des organes de freinage ou de direction (11) ». Elle peut avoir pour effet :

a) d'enlever au conducteur la maîtrise de la direction, et de provoquer des embardées, d'où heurt contre un obstacle dangereux (12),

b) de provoquer ou de faciliter l'arrachement d'un pneu (13),

c) d'empêcher le conducteur de redresser la direction s'il dérape, et notamment, s'il s'agit de l'éclatement d'un pneu, de rendre dangereux cet éclatement qui ne l'eût pas été à une allure normale (14),

d) d'entraîner la projection des voyageurs hors du véhicule,

---

(1) Caen, 12 novembre 1913 — Lyon, 10 octobre 1918 — T. com. Aix, 20 décembre 1923 — T. civ. Lyon, 9 juillet 1925 — T. civ. Nice, 22 février 1926.

(2) Montpellier, 8 octobre 1924.

(3) Pau, 5 juin 1925.

(4) Poitiers, 1er mars 1926.

(5) Grenoble, 15 novembre 1921 — Lyon, 27 mars 1924.

(6) T. com. Lyon, 11 juin 1923 — T. civ. Nantes, 28 octobre 1924 (faute lourde) — Pau, précité — T. civ. Alpes-Maritimes, cité sans date par le *Temps* du 7 avril 1927 et l'*Argus* du 10 avril 1927, p. 345 — T. civ. Seine 16 avril 1928.

(7) Lyon, 24 mars 1923.

(8) T. civ. Seine, 17 mai 1926.

(9) T. civ. Alpes-Maritimes (*Temps*, 7 avril 1927).

(10) Paris, 24 mai 1912 — Pau, précité.

(11) T. civ. Lyon, 13 janvier 1912.

(12) Lyon, 24 mars 1923 — Montpellier, 8 octobre 1924 — Lyon, 19 février 1926 — T. civ. Nice, 22 février 1926 — T. civ. Seine, 25 juin 1926 — Besançon, 11 avril 1927 — T. civ. Seine, 27 mai 1927.

(13) T. com. Lyon, 11 juin 1923 — Paris, 18 juillet 1925.

(14) Paris, 24 mai 1912 — Alger, 23 juin 1926 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926.

en cas de cahots trop violents sur un sol inégal (1) de freinage trop brusque ou de heurt contre un obstacle (2),

e) de faire capoter le véhicule (3),

f) d'augmenter et d'accélérer le dérangement d'un mécanisme qui n'est plus en parfait état (4), ou de provoquer la rupture d'une pièce déjà fêlée (5).

Quelle est la gravité de ce genre de faute ? C'est en général une question d'espèce. L'arrêt de Nîmes précité du 26 mars 1912, considère qu'il y a faute légère dans une espèce où la vitesse était évidemment faible (15 à 20 kilomètres à l'heure) mais où il s'agissait d'une route accidentée et sinueuse, particulièrement difficile, et de plus détrempée et boueuse. L'excès de vitesse, en général, est aisément considéré comme une faute lourde (6), surtout s'il se produit dans les circonstances que nous venons d'indiquer (7).

Jugé que commet une faute lourde l'automobiliste qui ignore sa vitesse et marche la nuit à vive allure sans avoir éclairé le cadran de son compteur (8).

Par contre on ne peut voir une faute lourde ni imprudence grave dans le fait d'aller à une vitesse de 30 à 40 kilomètres à l'heure, sur la route droite et libre (9). Jugé même que l'allure de 60 kilomètres sur une route large et bien entretenue, en l'absence de tout obstacle, ne constitue pas une faute, « l'obligation » pour les conducteurs d'automobiles de rester constamment » maîtres de leur vitesse n'étant édictée par l'article 31 du dé-

(1) T. civ. Nantes, 28 juillet 1925, et sur appel, Rennes, 14 avril 1926.

(2) Nîmes, 26 mars 1912 — Caen, 12 novembre 1913 — T. civ. Toulouse, 16 juillet 1916 — Grenoble, 15 novembre 1921 — Lyon, 24 mars 1923 — Pau, 5 juin 1925.

(3) T. com. Aix, 20 décembre 1923.

(4) Grenoble, précité.

(5) Lyon, 27 mars 1924.

(6) Lyon, 28 janvier 1913 — T. civ. Bayonne, 6 mai 1913 — Poitiers, 18 février 1925 — Lyon, 19 février 1926 — Bordeaux, 2 mars 1926.

(7) V. pour vitesse de 85 km. à l'heure sur route en dos d'âne, détrempée par la pluie, T. civ. Seine, 25 juin 1926 — p. vitesse excessive, alors que la neige recouvrait la route et se collait par paquets au pare-brise, gênant la visibilité, Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace).

P. excès de vitesse suffisant pour amener le renversement de la voiture après éclatement d'un pneu, alors surtout que le conducteur était peu expérimenté et n'avait pas de permis, Alger, 23 juin 1926.

— P. excès de vitesse avec une voiture garnie de vieux pneus en très mauvais état, T. civ. Nantes, 28 juillet 1925.

(8) Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard).

(9) T. civ. Thiers, 15 janvier 1925. — Le Tribunal n'a même pas dit qu'il y eût faute légère. Il s'agissait d'une collision entre un cyclecar et un gros chien qui avait surgi brusquement sur une route très étroite, sur laquelle aucun redressement n'était possible.

» cret du 31 décembre 1922, qu'en vue d'assurer la protection » des usagers de la route, des choses qui se trouvent en être l'ac- » cessoire et des animaux circulant sur celle-ci (1) ».

2° Freinage trop brusque (2), surtout sur une route goudronnée et glissante (3), pouvant avoir pour conséquence le virevoltage de la voiture (4), la projection de voyageurs hors du véhicule (5), ou une embardée avec éclatement de tous les pneus (6).

3° Faute dans la direction et la manœuvre du véhicule — Direction mauvaise (7) — Coup de volant malheureux (8) — Manœuvre maladroite à un passage à niveau, ayant pour effet de coincer la roue du véhicule entre le rail et le contre-rail (9) — Manœuvre tardive (véhicule se dégageant trop tard des rails du tramway (10)) — Dépassement incorrect d'un véhicule par un autre (11) — Manœuvre maladroite en présence d'un troupeau (12).

Jugé que ne constituait pas nécessairement une faute le fait d'obliquer à gauche pour éviter une collision, bien qu'en l'espèce le coup de volant ait eu pour suite une chute du véhicule au fond du ravin (13).

4° Faute dans la conduite du véhicule.

Est en faute l'automobiliste qui par mégarde appuie sur la pédale de l'accélérateur, croyant appuyer sur celle du frein (14).

Par contre ne constitue pas une faute le fait d'accomplir un acte normal de conduite, tel que l'abandon par une main du guidon d'un side-car, cet acte étant nécessaire à la manœuvre de la manette du frein ou de celle des gaz (15).

5° Inattention aux virages, croisements, accidents de terrain, obstacles, etc... (16).

A ce sujet, on peut citer une espèce assez curieuse. Au cours d'une promenade nocturne, un automobiliste, arrivant à un car-

(1) T. civ. Boulogne-sur-Mer, 4 décembre 1925.
(2) T. civ. Seine, 17 mai 1926.
(3) Poitiers, 1er mars 1926.
(4) V. les deux espèces précitées.
(5) Poitiers, précité.
(6) Bordeaux, 2 mars 1926.
(7) T. civ. Toulouse, 16 juillet 1916 — Alger, 23 juin 1926 (faute lourde).
(8) T. civ. Lyon, 9 juillet 1925 (faute lourde) — T. civ. Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens, 30 mai 1927 (faute lourde).
(9) Req. 29 mars 1927.
(10) T. corr. Seine, 19 juillet 1922.
(11) T. civ. Loire-Inférieure (section de Nantes) 10 juin 1927 (faute lourde).
(12) Lyon, 19 février 1926.
(13) T. civ. Lyon, 11 décembre 1925.
(14) T. civ. Alpes-Maritimes, précité.
(15) T. civ. Seine, 30 juin 1926.
(16) Caen, 12 novembre 1913 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard, faute lourde) — Poitiers, 1er mars 1926.

refour, ne prit pas garde que ce carrefour n'était pas établi régulièrement, et trompé par la blancheur d'un mur éclairé en plein par la lune et par les phares, il prit ce mur pour la continuation de la route et vint se heurter contre lui. L'une des personnes transportées gracieusement intenta une action en dommages-intérêts. Le Tribunal d'Avignon déclara dans un jugement du 22 octobre 1924 que l'automobiliste ne devait répondre que de sa faute lourde, et que l'erreur commise par lui était insuffisante pour constituer cette faute ; en conséquence, il rejeta la demande. Sur appel, la Cour de Nîmes réforma le 14 décembre 1925, déclarant que le voiturier de complaisance devait répondre de sa faute même légère, et qu'au surplus en l'espèce il y avait faute lourde. M. Demogue, commentant le jugement d'Avignon (1) a vu en l'espèce « ou erreur inévitable, étant donné la » vitesse du véhicule, ou acte que peut commettre une personne » prudente ».

6° Absence des précautions commandées par des circonstances exceptionnelles ou dangereuses.

Il y a faute à engager inutilement un véhicule sur les rails du tramway, ce qui peut occasionner un patinage (2). Il y a faute a aborder un endroit dangereux, et notamment un passage à niveau, sans s'assurer que la voie est libre, surtout si l'on connaît l'existence de la voie ferrée pour l'avoir longée un certain temps et si d'autre part la visibilité est mauvaise (3), à fortiori si l'on sait que le passage à niveau n'est ni gardé ni surveillé (4), et à plus forte raison encore si le voiturier, qui est charge de la surveillance du passage à niveau, s'y engage en pleine nuit, alors qu'arrive un train de service ordinaire dont il connaît l'horaire et a dû apercevoir les feux (5).

De même un arrêt de la Cour de Douai (30 novembre 1925, affaire Delplace) précise les précautions que devrait prendre un automibiliste en présence d'une tourmente de neige. Précautions dont l'omission constitue un « ensemble de fautes lourdes ». Il aurait dû « ou bien retarder son départ de Beaubourg, ou bien » prendre toutes les précautions nécessaires que la plus élé- » mentaire prudence lui dictait; il aurait dû notamment se » guider, comme il lui était facile, sur le canal, ou bien ralentir » son allure... ou encore arrêter pour nettoyer de temps en » temps les vitres de son pare-brise quand la visibilité n'était

(1) Rev. trim. d. civ., 1925-101.
(2) T. com. Marseille, 12 janvier 1923.
(3) T. civ. Eure, 11 octobre 1926.
(4) T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927.
(5) Req. 29 mars 1927.

» plus possible, et même au besoin arrêter complètement sa » voiture, s'il était totalement aveuglé par la tourmente de » neige ».

7° Absence de prévision et manque de sang-froid en présence d'un aléa de la route qui était prévisible et surmontable (1).

8° Ivresse du conducteur (2).

9° Défaut de vérification et d'entretien du véhicule.

Ce défaut a pu être cause d'un accident, le voiturier ne s'étant pas mis à même de connaître les imperfections de son véhicule ou ayant négligé d'y remédier (3).

A plus forte raison le conducteur est-il en faute si des incidents de route l'ont averti du mauvais état de sa machine, et s'il a négligé de s'arrêter pour le vérifier, alors surtout qu'il a trouvé un garage sur son chemin (4).

Par contre ne constitue pas une faute le fait d'ignorer une fêlure du bras de direction que « seule une étude, après une » vérification très minutieuse, après démontage et nettoyage de » cette pièce opérée à l'usine, aurait peut-être permis de décou- » vrir ; tout au plus y aurait-il faute légère (5).

10° Insuffisance d'éclairage.

Elle constitue une faute imputable au conducteur, soit qu'il ait négligé de munir sa voiture de phares assez puissants (6), soit qu'il ne les ait pas vérifiés et entretenus en bon état de fonctionnement (7), soit qu'il ait inopportunément mis ses phares en veilleuse en doublant une voiture au chargement encombrant, alors que le Code ne prescrit cette mesure qu'au cas de croisement (8).

---

(1) V. pour l'éclatement d'un pneu, Paris, 18 juillet 1925 — T. civ. Saône-et-Loire, section de Châlon-sur-Saône, 17 mai 1927.

(2) Poitiers, 18 février 1925.

(3) V. en cas d'éclatement de vieux pneus réchappés, en mauvais état, montés sur une voiture rapide, T. civ. Nantes, 28 juillet 1925 et sur appel Rennes, 14 avril 1926 — en cas de rupture d'une bielle dont la section était depuis longtemps fêlée aux 4/5, Lyon, 27 octobre 1921 (faute lourde), et dans une hypothèse analogue, Lyon, 27 mars 1924 (ne se prononce pas sur la gravité). V. encore T. com. Lyon, 11 juin 1923, et en cas de rupture de la fusée d'une roue, T. civ. Saint-Etienne, 28 juillet 1921, qui va peut-être un peu loin en décidant que l'automobiliste est en faute de n'avoir pas fait d'essai de résistance des organes de sa voiture.

(4) Grenoble, 15 novembre 1921. — V. aussi Riom, 19 novembre 1924.

(5) Dijon, 14 juin 1927. — Voilà qui est plus raisonnable que le jugement de Saint-Etienne.

(6) V. pour l'emploi des phares éclairant à 30 m. au lieu de 100 m., distance prescrite par le Code de la Route, Poitiers 1er mars 1926 — pour l'emploi d'un seul phare à acétylène par nuit noire et vent violent, T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921.

(7) T. civ. Montreuil précité, et sur appel, Douai, 1er mars 1922.

(8) T. civ. Loire-Inférieure, section de Nantes, 10 juin 1927.

11° Conduite sans permis.

Elle n'est pas par elle-même constitutive d'une faute (1), la capacité pouvant exister sans le permis. Mais si le conducteur commet une autre faute, on pourra lui reprocher d'avoir conduit sans permis(2), car le permis suppose tout de même un minimum de capacité que celui qui n'en est pas titulaire n'est pas — au moins légalement — sûr de posséder. La véritable faute, en réalité, consiste à assurer la conduite d'un véhicule lorsqu'on n'en est pas capable.

12° Abandon de la conduite du véhicule à un incapable, ou même à un tiers qui n'en est pas normalement chargé (3).

13° Portière mal fermée (4).

Telles sont les principales fautes que les Tribunaux ont eu jusqu'ici à relever contre les voituriers de complaisance. Ces fautes donnent lieu à réparation civile dans les termes du droit commun.

II. *Articles* 1384 *et* 1385 *C. Civ.*

La responsabilité délictuelle qui résulte de ces articles, soit en raison d'une faute délictuelle présumée ou prouvée, soit à raison du risque créé, sera en principe une responsabilité entière qui oblige à réparation complète.

En ce qui concerne l'article 1384, son application a donné lieu aux mêmes discussions qu'en ce qui concerne les accidents survenus aux passants. Certaines décisions la rejettent (5), spécifiant que l'article 1384 ne vise pas les choses soumises à l'action de l'homme (6). D'autres distinguent, soit implicitement, soit explicitement, suivant qu'il est ou non prouvé, que l'accident provient d'un vice de la chose. Faute de preuve, elles refusent d'appliquer l'article 1384, soit que la cause de l'accident soit demeurée inconnue (7), soit qu'elle paraisse résider dans

---

(1) Toulouse, 22 juin 1914 — Demogue, Obligations, V, p. 381 et renvois

(2) Alger, 23 juin 1926. En l'espèce, il s'agissait d'un chauffeur « pas très expérimenté ».

(3) Lyon, 10 octobre 1918, et sur pourvoi, Req. 11 novembre 1919 — T. com. Marseille, 12 janvier 1923 (en l'espèce le voiturier avait abandonné la direction à la victime ; on peut trouver un peu paradoxal que celle-ci puisse reprocher au voiturier comme constituant une faute la confiance qu'il a eu en elle. Le tribunal aurait pu au moins admettre que la victime était elle aussi en faute d'avoir assumé la conduite du véhicule) — V. aussi T. corr. Seine, 30 juin 1905.

(4) T. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926.

(5) Nîmes, 26 mars 1912.

(6) Montpellier, 8 octobre 1924 — Poitiers, 16 février 1925 — Pau, 5 juin 1925.

(7) Montpellier, 3 avril 1922 — T. civ. du Havre, 2 janvier 1923, et sur appel, Rouen, 1er juillet 1924 — T. civ. Morlaix, 23 juillet 1924 — T. civ. Vienne, 2 janvier 1925 — Nîmes, 9 janvier 1925.

l'action ou l'inaction, fautive ou non, du conducteur (1). Mais la présomption s'applique, s'il est établi que l'accident provient bien d'un vice de la chose (2).

La présomption a donc été appliquée à des accidents provenant :

1° De l'éclatement d'un pneu (3) ;

2° De la rupture d'une pièce : bielle (4), moyeu de roue (5), lame de ressort (6), barre de direction (7), etc. ;

3° Du défaut de fonctionnement des freins (8).

Enfin, d'autres tribunaux ont admis sans réserve la thèse de la Cour Suprême, se référant même parfois expressément à l'arrêt Bessières, et ont appliqué la présomption à tous les accidents causés par des automobiles, cyclecars, side-cars, etc., sans distinction (9), alors même que l'accident semblait bien ne pouvoir être dû qu'à une faute de conduite (10), ou qu'on avait examiné le mécanisme après l'accident sans y relever de vices ou d'avaries (11).

Toutefois un certain nombre de Tribunaux et de Cours prennent bien soin de mentionner en outre l'existence d'une faute du conducteur (12).

---

(1) T. civ. Lyon, 9 juillet et 11 décembre 1925 — T. civ. Seine, 5 novembre 1925 — T. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926 — T. civ. Eure, 11 octobre 1926.

(2) Angers, 29 juin 1926.

(3) Nîmes, 19 mai 1924 et 9 janvier 1925 (sol. impl) — Paris, 9 mai 1925 — Lyon, 10 juin 1925 — 22 juillet 1925 (où on lit notamment « que » les causes d'éclatement d'un pneumatique peuvent dépendre de multiples » circonstances ; qu'en l'espèce elles sont demeurées inconnues, et qu'en » présence de la présomption de faute établie par l'art. 1384 à l'encontre » du gardien de la voiture, il n'échet de les rechercher ») et 30 décembre 1926 — Rennes, 21 janvier 1926 — Poitiers, 1er mars 1926 — Bordeaux, 2 mars 1926 — Angers, précité — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926 — Orléans, 23 février 1927 — Limoges, 23 novembre 1927 Contra : Rennes, 11 décembre 1923, qui admet que « l'éclatement du pneu n'est pas le fait de la chose » considérée en soi, mais le résultat de sa mise en mouvement par la main » de l'homme ; que l'activité humaine ayant un rapport direct avec l'acci- » dent, le cas demeure dans le droit commun de l'article 1382 ».

(4) Lyon, 27 octobre 1921 (qui semble d'ailleurs admettre que l'article 1384 est applicable dans tous les cas).

(5) T. civ. Saint-Etienne, 28 juillet 1921, et sur appel, Lyon, 14 octobre 1922 — Riom, 19 novembre 1924.

(6) T. civ. Lyon, 4 décembre 1923 — Lyon, 27 mars 1924.

(7) Paris, 7 avril 1922.

(8) Dijon, 4 juin 1923.

(9) T. com. Aix, 4 janvier 1923 — T. civ. Château-Thierry, 5 mars 1925 — Rouen, 17 mars 1925 — Bordeaux, 25 février 1927.

(10) T. civ. Avignon, 14 décembre 1911 (voiture qui capote après heurt contre une borne).

(11) Aix, 11 mars 1927.

(12) T. civ. Lyon, 10 octobre 1918 — T. civ. St-Etienne, précité — Lyon, 24 mars 1923 — T. com. Lyon, 11 juin 1923 — T. com. Aix, 20 décembre

L'immense majorité des décisions qui appliquent l'article 1384 au transport bénévole se réfère à l'idée de présomption de faute. Signalons toutefois que le Tribunal de Commerce d'Aix, dans son jugement du 20 décembre 1923, tout en parlant de « présomption de faute », fait une allusion au « risque créé », qu'il semble d'ailleurs assez mal discerner d'avec la présomption de faute, et dit notamment « que la personne profitant de » l'avantage de la chose qui a causé l'accident doit logiquement » en supporter tous les risques. La Cour de Bordeaux, dans son arrêt du 25 février 1927, semble bien admettre la théorie de la responsabilité objective, car elle ne parle pas de présomption de faute, mais de « responsabilité du fait des choses inanimées », qui « se déduit de l'idée de pouvoir et de maîtrise » ; les mêmes expressions se retrouvent dans un arrêt de la même Cour du 12 mai 1927. Le Tribunal Civil de Saint-Etienne, dans son jugement du 28 juillet 1921, mentionne les deux théories en indiquant de préférence pour celle du risque, qu'il trouve « peut-être plus logique » (1). Un arrêt de la Cour d'Angers du 29 juin 1926, très affirmatif déclare que la « responsabilité dont s'agit trouve son » fondement rationnel beaucoup moins dans une faute que » dans le risque nouveau que fait courir à la Société la circu- » lation de plus en plus intense des automobiles ». Signalons, pour terminer, deux décisions un peu étranges.

1° Un jugement du Tribunal Civil de Mamers du 31 mars 1925, qui précise que la « garde d'une chose créant à l'égard du » conducteur d'une voiture automobile une présomption irré- » fragable de faute, toutes les difficultés de preuve se retour- » nent contre lui, afin de déterminer s'il a un rôle essentiel ou » secondaire dans l'événement malencontreux qui a motivé » l'action en justice », et qui cependant ordonne une enquête ! Peut-être le Tribunal n'a-t-il voulu appliquer la présomption que s'il était prouvé que l'accident avait été causé par la chose, mais la rédaction du jugement est très ambiguë et peut donner lieu à des interprétations contradictoires.

2° Un arrêt de la Cour de Douai du 30 novembre 1925 (aff. Vincent c. Liénard) qui constate dans ses motifs une série de fautes lourdes susceptibles de motiver une condamnation et qui néanmoins se fonde exclusivement sur l'article 1384 pour condamner le voiturier.

Les décisions que nous venons de citer montrent bien que la

1923 — Caen, 26 novembre 1924 — Poitiers, 18 février 1925 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace).

(1) L'arrêt de la Cour de Lyon du 14 octobre 1922, qui a confirmé ce jugement, parle seulement de présomption de faute.

jurisprudence a souvent appliqué l'article 1384 au cas de transport bénévole. Cette application a pour conséquence non seulement de modifier les règles de la preuve, ainsi que nous l'avons vu plus haut, mais aussi d'étendre la responsabilité du voiturier. Dans la théorie de la responsabilité objective, cette responsabilité est bien accrue, puisqu'il répond non seulement de sa faute, mais aussi des risques que comporte l'existence et l'utilisation de la chose. Dans la théorie de la présomption de faute, il semble à première vue que seules les règles de peuve soient modifiées; mais on pourra dire aussi que *pratiquement* la responsabilité est aggravée, et c'est le point de vue pratique qui intéresse seul le voiturier. Supposons que le voiturier n'ait en fait commis aucune faute, il sera cependant légalement présumé en avoir commis une, alors qu'il n'en est rien, et il arrivera qu'en fait un voiturier non fautif soit responsable, alors qu'il ne l'eût pas été si l'on avait appliqué seulement les articles 1382 et 1383.

Enfin, si l'on admet avec M. Henri Mazeaud que l'article 1384 suppose une faute prouvée et non plus présumée, on pourra dire aussi que l'application de cet article a pour conséquence l'augmentation de la responsabilité du voiturier de complaisance. Il y a une différence en effet entre les fautes étudiées ci-dessus et la faute dans la garde (1) ; les unes supposent une imprudence, une maladresse, une négligence, alors que la perte dans la garde, indépendamment même des cas fortuits ou de force majeure, peut se produire même sans qu'il y ait eu la moindre imprudence, maladresse ou négligence. L'application de l'article 1384 a pour effet de rendre nécessairement fautive la perte de la garde qui, sous l'empire des articles 1382 et 1383, pouvait ne pas l'être ; la responsabilité, en dernière analyse, est donc pratiquement aggravée.

§ II. — *La responsabilité du voiturier de complaisance peut-elle être atténuée en l'état actuel des textes ?*

Certains partisans de la thèse de la responsabilité délictuelle, auteurs ou Tribunaux, se sont rendus compte qu'en ce qui concerne l'étendue de cette responsabilité, leur théorie était défavorable au voiturier de complaisance. Celui-ci devient responsable de sa faute la plus légère, tout comme au cas de transport payé ou d'accident causé par un conducteur à un passant quelconque. Dans le but de parvenir à une solution plus équitable et aussi

(1) M. Besson (thèse citée) se refuse à considérer la « faute dans la garde » comme une faute au sens des art. 1382 et 1383.

plus réaliste, ils ont tenu compte de l'attitude de la victime, faisant état soit des fautes commises par elle, soit du consentement qu'elle a donné au transport. La faute de la victime et l'acceptation par elle des risques du voyage permettraient donc, soit d'atténuer, soit même de supprimer complètement la responsabilité du voiturier (1).

Que valent les solutions ainsi proposées ?

I. Faute de la victime.

Si une faute est prouvée à la charge de la victime, et si d'autre part l'auteur de l'accident en a commis une, ou est présumé en avoir commis une, la responsabilité doit être partagée entre les parties proportionnellement à la gravité des fautes. « Ce » principe s'applique, que la réunion des deux fautes soit contemporaine... ou non, que la faute de chacun ait été suffisante » à produire le dommage ou qu'il ait fallu la réunion des deux » fautes, que la faute de la victime ait causé le dommage initial » ou en ait seulement aggravé les conséquences (2) ». C'est ainsi que « le blessé est en faute s'il ne se soigne pas et ne se soumet » pas aux opérations nécessaires, sauf si elles sont graves et » hasardeuses (3) ».

Il y a faute de la victime dès que celle-ci « aura fait un acte » illicite ou imprudent, commis une négligence sans laquelle le » dommage ne se serait pas produit (4). »

Quelques auteurs (5) et une partie de la jurisprudence ont manifesté assez nettement une tendance à l'utilisation de la théorie de la faute commune (6) en faveur du voiturier de complaisance, et chaque fois qu'elle a pu découvrir à la charge de la victime même une simple légèreté, elle en a tenu compte pour atténuer la responsabilité du transporteur.

Ce principe a tout d'abord été admis, soit implicitement et a contrario, soit même explicitement, par certaines décisions qui ont condamné le voiturier à réparation intégrale, constatant

---

(1) Les partisans de la responsabilité objective admettent également comme causes d'exonération de responsabilité le cas fortuit ou de force majeure, qui sera étudié plus loin, à propos de la preuve.

(2) Demogue, Obligations, IV, 797 et les renvois. — V. aussi Sourdat, Responsabilité, I, 661 — Lalou, Responsabilité, 125 et s.

(3) Demogue, op. cit., V, 463 bis.

(4) Demogue, op. cit. IV, 807.

(5) V. not. Ricol, D. 1926-2-121 — Josserand, D. 1927-1-237.

(6) Il est plus exact de dire qu'il y a deux fautes et non pas faute commune (Lalou, loc. cit.). Mais l'expression est usuelle,

qu'en l'espèce il y avait faute exclusive de sa part (1), mais il a été consacré positivement par un certain nombre de Cours et de Tribunaux, qui ont vu des fautes de la victime atténuant la responsabilité du voiturier dans les espèces suivantes :

1° Ivresse de la victime, la mettant hors d'état de se tenir en équilibre (2) ;

2° Insuffisance de précautions (par exemple : voyageur qui s'étant mal assis et dans une position instable, n'a pu se cramponner pour résister à un choc et a été projeté hors du véhicule, alors que ses compagnons demeuraient en place (3)). On pourrait aussi envisager le cas du voyageur qui se penche exagérement hors du véhicule ou descend avant l'arrêt ;

3° Donner des distractions au conducteur (4) ;

4° Ingérence maladroite dans la conduite du véhicule (5) ;

5° Acceptation de voyager dans des conditions dangereuses.

a) Sur un camion aménagé pour le transport des marchandises et n'ayant par conséquent qu'un rebord insuffisant (6) ;

b) par temps de neige (7) ;

c) sur une route accidentée, dangereuse, difficile (8) ;

d) avec un conducteur ivre (9), ou connu de la victime comme inexpérimenté (10), ou imprudent (11) ;

e) à une heure tardive (12), surtout si le voiturier a fait observer à son invité que les phares de l'auto éclairaient mal (13).

Jugé par contre qu'il n'y a pas faute à accepter un transport de nuit, si le voiturier n'a pas signalé au voyageur les dangers d'un tel transport (14). Il semble pourtant qu'il n'y ait guère besoin d'être un habitué de l'automobile pour se rendre compte qu'un voyage nocturne est toujours plus difficile et plus dangereux qu'un voyage de jour.

---

(1) T. civ. Lyon, 4 décembre 1923 — Lyon, 10 juin 1925 et 30 décembre 1926 — Bordeaux, 25 février 1927 — Besançon, 11 avril 1927 — T. civ. Seine, 27 mai 1927.

(2) Lyon, 27 novembre 1924.

(3) Nîmes, 26 mars 1912 — V. aussi Lyon, 19 février 1926.

(4) Nîmes, 14 décembre 1925.

(5) T. civ. Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens, 30 mai 1927 (voyageur qui met la main sur le volant dans un mouvement irréfléchi). Il pourrait même y avoir action du voiturier contre son invité, comme cela s'est produit en l'espèce.

(6) Lyon, 27 novembre 1924.

(7) Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace).

(8) Nîmes, 26 mars 1912 (route accidentée détrempée par la pluie).

(9) Paris, 24 juin 1893.

(10) Paris, 24 mai 1912.

(11) Lyon, 19 février 1926.

(12) Josserand, note au D. 1927-1-139, à propos de Req. 29 mars 1927.

(13) Montpellier, 8 octobre 1924.

(14) Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard).

f) à une vitesse que l'on savait dangereuse (1).

g) sur le marchepied d'une automobile, alors surtout que les mains du voyageur transporté sont engourdies par le froid, et que le voiturier lui a signalé le danger encouru (Nancy, cité sans date par l'*Echo de Paris* du 5 août1928).

On peut concevoir d'autres hypothèses (monter en surnombre, etc.). Mais nous nous bornons à celles qui se sont présentées devant les Tribunaux.

6° Absence de protestation ou d'intervention au cours du transport.

Il a été jugé que l'absence de protestation de la part de l'invité contre une vitesse excessive ne constituait pas une faute, alors surtout que l'invité ne se rend pas compte du danger, puisqu'il n'a pas d'ordre à donner au chauffeur (2). De même en ce qui concerne l'absence d'intervention à l'invité dans la conduite du véhicule, surtout s'il croit que le voiturier est un chauffeur expérimenté (3), et même si le voyageur est un professionnel de l'automobile, alors surtout qu'il est invité à une promenade et peut difficilement, sans manquer de discrétion, conseiller le conducteur et lui imposer sa façon de voir (4). Ne constitue pas davantage une faute le fait de ne pas signaler au conducteur un tournant brusque que l'on connaît (5).

Par contre le Tribunal Civil de la Seine (17 mai 1926) a diminué le chiffre des dommages-intérêts alloués au voyageur, considérant qu'il dépendait de lui, «en voyant la rapidité de la voi» ture, d'inviter le conducteur, soit à l'arrêter pour lui permet» tre de descendre, soit à modérer l'allure ». Jugé également que l'invité est en faute de n'avoir pas protesté contre une vitesse excessive, alors qu'il a l'habitude de l'automobile (6). Nous ne prendrons pas parti, tout se résout dans une question de fait. Il est évidemment délicat de s'immiscer dans la conduite d'un véhicule, alors qu'on est transporté bénévolement ; mais il n'est pas impossible, surtout lorsque le transport gracieux a été offert et non sollicité, de faire comprendre au conducteur par une attitude, une allusion ou même des paroles amicales mais fermes, le désir que l'on a d'aller un peu moins vite.

Il résulte de ce qui précède que si la faute de la victime sera

(1) V. Paris, 18 juillet 1925 (vitesse rapide nécessaire pour arriver avant le départ du paquebot d'Amérique) — V. pour les amateurs montant dans des voitures de course, T. civ. Chambéry, 11 juillet 1906 — T. civ. Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens, précité.

(2) Lyon, 28 janvier 1913.

(3) Douai, arrêt Vincent c. Liénard, précité.

(4) Caen, 26 novembre 1924.

(5) Douai, précité.

(6) Paris, 18 juillet 1925, précité.

rarement exclusive de toute responsabilité du voiturier, elle peut du moins l'alléger. Et les Tribunaux pourront rechercher soigneusement dans chaque espèce s'il n'est pas possible de relever à la charge de l'invité une des légères imprudences que nous indiquions plus haut. Il ne semble pas toutefois que les résultats obtenus par l'application de la théorie de la faute commune soient suffisants pour fournir une solution pratique au problème du transport bénévole.

Tout d'abord, on a fait observer (1) que l'auteur du dommage ne pouvait opposer la faute de la victime aux parents de celle-ci, lorsqu'ils agissaient non comme héritiers du défunt, mais de leur propre chef ; car ce serait « faire retomber la faute sur » une autre personne que l'auteur, or la base de la théorie est » qu'il faut atteindre l'auteur de la faute et lui seul ». On peut répondre qu'il serait peu logique de traiter différemment l'auteur de l'accident suivant que sa victime est ou non décédée, et inique de lui faire supporter la part de responsabilité qui devrait incomber à la victime, sous prétexte de ne pas la faire peser sur les parents de celle-ci. Cette solution serait au surplus antijuridique ; le préjudice causé aux parent l'a été à la fois par la victime et par le conducteur du véhicule ; les parents n'ont d'action contre ce dernier que dans la proportion de sa responsabilité, même s'ils agissent en leur nom personnel.

D'autre part, la faute de la victime sera le plus souvent très légère, surtout par rapport à la faute du voiturier ; comment mettre en balance un excès de vitesse, par exemple, et l'absence de protestation contre cet excès ? Certains auteurs admettent même que la faute de la victime, si elle est très minime, n'atténue pas la responsabilité de l'auteur de l'accident (2). Sans aller jusque là, il y aura des cas où la responsabilité du voiturier de complaisance, bien que très faiblement atténuée par une faute très légère de la victime, sera encore trop lourde au point de vue de l'équité.

Enfin il pourra se faire que la victime n'ait commis aucune faute, pas même une très légère. Faudra-t-il cependant traiter le voiturier de complaisance d'après les principes rigoureux du droit commun ?

On pourrait peut-être résoudre la question en élargissant la notion de faute, et en voyant une faute de l'invité dans le simple fait de prendre place dans un véhicule dangereux, ou de l'utiliser pour le transport d'un objet. Mais cette extension de la théorie de la faute commune ne peut être étudiée utilement

(1) Demogue, op. cit., V, 808.
(2) Sourdat, op. cit., I. 660. — Contra : Demogue, op. cit. IV, 798.

qu'après les conventions d'irresponsabilité et l'acceptation des risques. La complexité du problème que nous étudions amène ainsi une compénétration de théories diverses ; nous avons empiété sur l'acceptation des risques en traitant de l'acceptation de voyager dans des conditions dangereuses, mais il n'est pas possible d'éviter cet inconvénient et de sectionner par des cloisons étanches une réalité mouvante et complexe. Constatons simplement que la théorie de la faute commune permet des solutions d'espèce, ce qui est déjà quelque chose, mais non une solution générale, ce qu'il faudrait trouver.

II. — Conventions d'exonération de responsabilité et acceptation des risques.

Nous arrivons à la tentative la plus originale qui ait été faite en faveur du voiturier de complaisance. Il s'agit de l'application de la théorie dite de « l'acceptation des risques », d'après laquelle, en montant dans un véhicule, ou en confiant un objet au voiturier, le bénéficiaire accepterait les risques du transport, et renoncerait d'avance à tous dommages-intérêts en cas d'accident.

L'expression « acceptation des risques » a l'inconvénient d'être obscure ; certaines décisions l'emploient pour exonérer le voiturier de ses fautes légères ; on ne peut toutefois assimiler la faute et le risque, puisqu'une partie de la doctrine moderne les oppose l'un à l'autre. Mais il est loisible d'entendre le mot « risque » non plus dans le sens restreint où on l'entend lorsqu'on parle, par exemple, du risque professionnel, mais dans un sens très large ; il désignerait tous les dangers du transport, pouvant aussi bien provenir de l'imprudence du voiturier que de toute autre cause (1). Pour éviter l'équivoque, il vaut mieux parler de convention d'exonération, totale ou partielle, de responsabilité, provenant des fautes ou des risques. Nous emploierons pourtant l'expression courante en donnant au mot « risque » son sens très large ; d'ailleurs, nous serons amenés à constater qu'il y a deux façons d'envisager l'acceptation des risques : comme une convention, ou comme une faute.

L'étude des conventions d'exonération comporte quatre points :

a) la preuve des conventions,

b) leur validité,

(1) V. formule employée par T. civ. Mamers, 31 mars 1925 : « risques » résultant d'un vice caché d'un véhicule, de l'état défectueux de celui-ci, » de l'inexpérience, de l'inattention, du manque de sang-froid ou de tout » autre cause d'accident imputable au conducteur ».

c) leurs effets,

d) leurs rapports avec la notion de faute.

A. — PREUVE DES CONVENTIONS D'EXONÉRATION. — Aucune difficulté si la convention d'exonération a été constatée par écrit — ce qui sera tout à fait exceptionnel (1) — ou résulte d'un accord verbal qui peut être prouvé par témoins. Mais le plus souvent cet accord formel n'existe pas ; aussi présume-t-on un accord tacite, résultant du seul fait par le bénéficiaire du transport de monter dans le véhicule ou de confier l'objet au voiturier, et pouvant être corroboré par l'absence de protestation de l'invité contre les fautes du voiturier ou les risques nouveaux qui viennent à se manifester au cours du transport.

Cette théorie n'a pas été seulement formulée à propos du transport bénévole, elle a été invoquée à propos des opérations chirurgicales, des matches de boxe et de tennis (2), des courses de chevaux (en ce qui concerne les accidents survenus aux gentlemen riders) (3), des manèges de chevaux de bois (4), etc. (5).

En ce qui concerne le transport bénévole, elle a été adoptée, par une grande partie de la jurisprudence, mais aucune décision n'en a fait un exposé méthodique et complet. Elle a reçu un accueil favorable dans la majorité de la doctrine (6), mais elle a été vivement combattue par quelques auteurs (7), et rejetée par quelques tribunaux qui ont soin de fortement motiver leurs critiques. La meilleure manière de l'étudier est précisément d'examiner les critiques. Cet examen conduira à une analyse détaillée, après laquelle il sera plus facile de porter un jugement.

1° *Critiques faites à la théorie.* — Voici en quels termes M. Josserand s'exprime touchant la présomption d'exonération tacite de responsabilité : « Cette supposition, purement divina-» toire, est contraire à la réalité des faits : en montant dans une » automobile, même sans bourse délier, le voyageur n'a pas

(1) Le cas ne s'est présenté qu'*une* fois à notre connaissance (Alger, 23 juin 1926).

(2) Demogue, op. cit., II, 803 et Rev. trim. d. civ., 1913-415 — Lalou, Responsabilité, 133

(3) Demogue, op. cit., V, 1011 et 1033.

(4) Lalou, note au D. 1927-2-27, et Responsabilité, 134 — Grenoble, 27 février 1928 — T. com. Saint-Etienne, 1er mars 1928.

(5) V. le chapitre spécial que lui consacre Mlle Haller, dans son Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation, thèse, Paris, 1926, p. 47 et s.

(6) Ricol, Duquaire, notes précitées — Demogue, Obligations, V, 1149 et passim — Chevalier, thèse citée, p. 100 et s. — Lucas, De la responsabilité du dommage causé par les animaux, thèse, Caen, 1909, p. 166. — Imbrecq, l'Automobile devant la justice, 40 — Perraud-Charmantier, op. cit., 429 et 432 — de Lagarde, thèse citée, p. 165, note 7.

(7) Josserand, notes précitées au D. H. Chr. 1926-23 et D. 1927-1-139. — Le Clec'h, article cité — Lalou, note citée et Responsabilité, 131.

» entendu se livrer au conducteur pieds et poings liés ; il n'a » pas voulu lui donner barre sur lui : plutôt que de consentir à » une telle abdication, il aurait préféré sans nul doute, et si son » attention avait été expressément sur ce point, s'abstenir purement et simplement ou bien payer le service rendu (1) ».

Plusieurs arrêts ont admis cette thèse, « nul n'étant présumé » renoncer à l'avance à un droit qu'il tient de la loi elle-même (2) » — « le fait de monter dans un véhicule ne pouvant » pas lui-même dégager le voiturier d'une responsabilité résultant... de la chose même qu'il avait sous sa garde (3) », et n'impliquant pas l'acceptation des risques (4), pas même de ceux qui résultent d'un vice ou de l'état défectueux du véhicule (5), le système de l'acceptation des risques « n'ayant pour base qu'une présomption discutable » (6), une renonciation aux droits à la santé, à la sécurité et à la vie ne se présumant pas.

D'autres décisions constatent qu'on n'a pas apporté la preuve de l'acceptation des risques (7), ou que l'invitée, au cours d'une comparution personnelle des parties, a déclaré qu'en acceptant de voyager avec le voiturier, « elle n'avait entendu le décharger d'aucune responsabilité (8) ». Pour d'autres, l'exonération tacite apparaît comme d'autant plus invraisemblable que le risque peut parfaitement être inconnu de l'invité et insoupçonnable (9). De même le silence en présence d'une faute, notamment d'un excès de vitesse, ne peut être interprété comme une exonération tacite des conséquences de cette faute, si l'invité a pu ne pas se rendre un compte exact du danger couru (10).

2° *Analyse de la théorie.* — Pour répondre à l'argumentation ci-dessus, il y a lieu de faire une distinction entre les divers chefs de responsabilité sur lesquels porte l'exonération : faute légère, faute lourde, risque provenant des conditions du voyage, risque de la chose. Et, dans chaque espèce (car il y a ici avant tout une question d'espèce), il faut se demander quel a été l'état

(1) D. H. Chr. 1926-24.
(2) Aix, 11 mars 1927.
(3) Angers, 29 juin 1926.
(4) T. civ. Mamers, 31 mars 1925 — Rouen, 23 juin 1926.
(5) T. civ. Mamers, précité — T. civ. Château-Thierry, 5 mars 1925.
(6) Lyon, 30 décembre 1926.
(7) Nîmes, 19 mai 1924.
(8) Poitiers, 1er mars 1926.
(9) T. civ. Saint-Etienne, 28 juillet 1921 : « Attendu qu'on ne saurait lui » prêter l'intention illogique de courir un risque dont le principal facteur » lui était inconnu. » Cet arrêt a été confirmé le 14 octobre 1922 par la Cour de Lyon. — V. aussi pour un cas de risque ignoré (absence de permis), Alger, 23 juin 1926.
(10) Lyon, 28 janvier 1913.

d'esprit des parties au moment du départ. Le voiturier pensait-il encourir une responsabilité intégrale, l'invité a-t-il entendu, en cas d'accident, d'être indemnisé entièrement et dans tous les cas ?

Voyons tout d'abord l'exonération des fautes.

Son existence ne peut faire aucun doute, à notre avis, lorsque, graves ou légers, l'obligé a dû prévoir les actes fautifs, les a connus et laissés se prolonger sans protestation, et à fortiori s'il les a provoqués (1). Une seule exception pourrait peut-être être admise au cas très exceptionnel où l'obligé, complètement inexpérimenté, n'aurait même pas pu se rendre compte de l'existence d'un danger. Il est toutefois certains actes qui normalement et à défaut de circonstances d'espèces ont dû rester en dehors de la prévision du voyageur; ce sont les fautes lourdes. Il est certain que l'invité n'entend pas se livrer au voiturier « pieds et poings liés », comme dit M. Josserand, pas plus que le voiturier n'a pu supposer qu'il avait sur son obligé droit de vie et de mort. Aussi ceux des Tribunaux qui admettent l'existence de l'exonération tacite pour les fautes légères refusent-ils de l'admettre pour les fautes lourdes, parce qu'elles dépassent évidemment les prévisions possibles et normales du voyageur (2).

On peut toutefois citer une décision qui a admis l'exonération tacite des fautes lourdes. L'espèce très particulière dans laquelle elle a été rendue vaut d'être rapportée. Une dame de Sauvage-Vercour, qui s'entraînait en vue de prendre part à une course d'automobiles, prit dans sa voiture un sieur Galibert, qui devait chronométrer les essais. Survint un accident au cours duquel les deux automobilistes furent blessés. Galibert intenta une action en dommages-intérêts contre la dame de Sauvage-Vercour, arguant d'un excès de vitesse. La défenderesse riposta par une demande reconventionnelle, prétendant que l'accident était dû à la faute de Galibert, qui, voyant arriver une automobile en sens inverse, aurait mis la main au volant dans un mouvement irréfléchi. Le Tribunal de la Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens, débouta les parties de leurs demandes réciproques pour les motifs suivants (30 mai 1927) :

---

(1) Rappelons quelques décisions déjà citées : T. civ. Seine, 13 mai 1924 et sur appel, Paris, 18 juillet 1925 (vitesse que le voyageur savait devoir être très rapide, parce que nécessaire pour arriver avant le départ du bateau d'Amérique) — T. civ. Seine, 17 mai 1926 (vitesse excessive dont l'invité était à même de demander la modération). — Dijon, 14 juin 1927 (personnes montées en surnombre dans une automobile).

(2) T. civ. Avignon, 22 octobre 1924 — T. civ. Seine, 19 mai et 5 novembre 1925, 25 et 30 juin 1926 — T. civ. Boulogne, 4 décembre 1925 — Paris, 12 avril 1926 — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927.

« Attendu... qu'il s'agit non d'un transport normal, mais » d'un transport dont le caractère dangereux était connu aussi » bien par le transporteur que par le transporté ; qu'il est indif- » férent, dans ces conditions, de rechercher si Galibert a sol- » licité une place dans la voiture de la dame de Sauvage-Ver- » cour ou si celle-ci l'a offerte à celui-là; que Galibert ayant la » profession de conducteur d'auto et la défenderesse, une spor- » tive, se proposant de prendre part à une épreuve, il va de » soi que l'un comme l'autre étaient fixés sur les risques aux- » quels ils allaient s'exposer ;

» ... Que dans le cas actuel, où toutes les règles du Code de » la Route étaient délibérément mises de côté, où les impru- » dences les plus folles étaient acceptées des deux parties qui » n'avaient qu'un but, faire le projet le plus rapidement pos- » sible, il est interdit à l'un comme à l'autre de se reprocher » les fautes qu'elles (sic) ont pu commettre, quelque lourdes » qu'elles puissent être, et de se demander la réparation des » dommages qu'elles ont subis. »

Sans qu'il y ait lieu d'examiner ici la question de validité, c'est à juste titre, nous semble-t-il que le Tribunal a admis une exonération tacite par Galibert de la faute qui aurait été commise par la dame de Sauvage-Vercour, car en l'espèce il s'agissait d'une vitesse prévue par Galibert, qui n'en pouvait ignorer les dangers. Mais il semble par contre, qu'il n'y avait pas lieu d'exonérer Galibert, car sa faute à lui, intervention intempestive et maladroite, ne devait pas entrer normalement dans les prévisions de Madame de Sauvage-Vercour. A moins d'admettre que « dans » les courses et essais de vitesse, tous les occupants de la voiture » sont dominés par l'obsession commune d'un maximum à at- » teindre, et que, par suite, les gestes malheureux que peut » provoquer en chacun d'eux cette tension nerveuse fait partie » des dangers prévus et bravés » (1). Mais une telle théorie peut paraître un peu subtile et bien audacieuse.

D'autre part, sans se livrer « pieds et poings liés » le voyageur a fort bien pu entendre exonérer le voiturier des conséquences du dommage causé par sa faute légère ; surtout s'il le connaît de longue date, il peut et doit prévoir dans une certaine mesure, suivant que ce voiturier est jeune ou âgé, vif ou calme, imprudent ou prudent, que ce dernier pourra commettre telle ou telle menue négligence, violer tel règlement, légal peut-être mais pratiquement inapplicable (v. par exemple les arrêtés municipaux interdisant aux véhicules d'excéder la vitesse de 8 kilomè-

(1) Note anonyme sous le jugement, Rev. Proc. 1927-228.

tres à l'heure — il y en a encore !). Les arrêts donnent des formules variées. La Cour de Paris semble admettre l'exonération de la « faute légère rentrant dans des prévisions normales » (12 avril 1926). Le Tribunal Civil de Boulogne semble bien ne rendre responsable le voiturier que si l'on relève à sa charge « une imprudence ou une faute, sinon lourde, tout au moins nettement caractérisée » (4 décembre 1925). Pour le Tribunal Civil de Lyon, l'invité ne peut exiger réparation des conséquences de la faute qui, si elle existait « ne serait point telle que Changeon (l'invité) ne fut censé en avoir accepté les conséquences ». Un jugement du Tribunal de la Seine (19 mai 1925), dans une formule heureuse, admet l'exonération tacite du voiturier par l'invité, « de ces imprudences légères, qui sont tellement habituelles aux » chauffeurs qu'elles ont pu et raisonnablement dû être prises » en considération et acceptées par ceux qui ont consenti à pro» fiter de la complaisance de ces chauffeurs ».

A côté de la faute légère du voiturier, considérée comme un risque au sens large, il y a les risques provenant des conditions plus ou moins dangereuses dans lesquelles le transport s'effectue. Nous avons vu que certains Tribunaux ont considéré comme une faute à la charge de l'invité le fait par lui d'accepter un voyage dans ces conditions. Mais d'autres se sont bornés à voir dans cette acceptation une simple convention d'exonération (1). Le voiturier serait donc exonéré des accidents dus aux conditions plus ou moins défavorables dans lesquelles le transport s'effectue. Mais les Tribunaux ont eu recours, pour désigner l'acceptation des risques, à des formules très variées, pouvant aussi bien exonérer des conséquences des fautes que de celles des conditions défectueuses du voyage ou des vices de la chose. Ils parlent « des risques ou des dangers inhérents à la prome» nade en automobile projetée » (2), des « risques inhérents à ce mode de locomotion » (automobile) et des « aléas habituels de la route » (3), du « risque normal inhérent à un voyage automobile » (4), des risques ordinaires inhérents à l'usage de l'automobile » (5), des «risques que comporte ce genre de locomotion» (6),

(1) T. civ. Bonneville, 24 juillet 1919 (route de montagne couverte de neige et de verglas — adjonction aux pneus d'une chaîne métallique) — T. civ. Thiers, 15 janvier 1925 (cycle-car très léger, peu stable) — T. civ. Seine 30 juin 1926 (personne pesant 93 kilos qui prend place dans un side-car, d'où rupture d'équilibre).

(2) Lyon, 19 février 1926.

(3) T. civ. Thiers, précité.

(4) T. civ. Lyon, 11 décembre 1925.

(5) T. civ. Seine, 5 novembre 1925.

(6) Paris, 9 mai 1925 — T. civ. Saône-et-Loire, section de Châlon-sur-Saône, 17 mai 1927.

dû « risque normal, exclusif cependant de toute faute (1), des « risques du voyage » (2), des risques de l'offre » faite au voiturier (3). Toutes ces formules, très larges et très vagues, admettent que l'acceptation des risques prévisibles a été générale.

Un arrêt semble avoir admis l'exonération des risques « autres que ceux résultant de la faute personnelle du conducteur ». A prendre ce texte à la lettre, il faudrait considérer qu'une faute, même très légère, ne saurait constituer un risque accepté implicitement et d'avance. Mais l'arrêt en question (Rennes, 11 décembre 1923) considère, comme risque autre que celui dû à la faute du conducteur, l'excès de vitesse ; or, l'excès de vitesse est pourtant bien une faute. La Cour a probablement voulu dire qu'en ne protestant pas contre une vitesse excessive, le voyageur acceptait les risques de cet excès de vitesse, mais non ceux qui résulteraient des autres fautes, de direction ou de manœuvre, que le voiturier pourrait commettre.

Si nous passons maintenant au domaine d'application des articles 1384 et 1385, nous dirons qu'il y a ou bien acceptation tacite des risques provenant de la chose ou de l'animal, ou bien exonération tacite de la présomption de faute.

Le Tribunal de la Seine (19 mai 1925) formule ainsi la théorie.

« Qu'ainsi on doit décider que celui qui accepte de profiter » gratuitement des avantages et agréments d'une automobile, » consent en même temps à supporter les risques inhérents à » cette chose, pourvu seulement qu'il s'agisse de risques pré- » vus ou normalement prévisibles, qu'il en est ainsi de ceux qui » résultent d'un vice ou d'un état défectueux de la voiture connu » d'avance, ou encore d'un de ces cas fortuits (éclatement ac- » cidentel d'un pneu, rupture d'un organe de direction) aux- » quels s'exposent fatalement ceux qui font usage de l'automo- » bile. »

Il y a évidemment des réserves à faire sur la façon dont le Tribunal envisage le cas fortuit. L'éclatement du pneu provient soit d'une faute du conducteur, soit d'une cause étrangère (clou, pierre coupante, liquide corrosif, etc.), soit du mauvais état du pneu, qui suivant qu'il a été ou non connu, constituera un vice de la chose acceptée ou non. Quant à la rupture de direction, elle ne peut, à notre sens, en raison de sa rareté, être considérée

(1) Lyon, 23 mai 1925.

(2) Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard) — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927.

(3) T. civ. Seine, 17 mai 1926.

comme un risque normalement prévisible, si ce n'est pour un habitué de l'automobile.

On peut citer aussi comme ayant admis l'acceptation des risques de la chose, mais sans préciser s'il s'agit de tous les risques ou seulement des risques prévisibles, un arrêt de la Cour de Paris, du 9 mai 1925 « Considérant... qu'il convient de faire état de ce risque, accepté par le voyageur, dans le cas où ce dernier est victime d'un accident occasionné par l'automobile elle-même ». Il semble bien qu'en l'espèce on doive considérer le risque comme prévisible (éclatement d'un pneu).

Mais d'autres Tribunaux, plus hardis, semblent admettre l'acceptation de tous les risques de la chose (ou de l'animal) quels qu'ils soient. Les invités, dit le Tribunal de Boulogne-sur-Mer (4 décembre 1925) « font leurs les risques inhérents à la chose inanimée », et le conducteur n'est responsable qu'en cas de faute lourde. Le Tribunal Civil de Compiègne 10 mars 1920) est encore plus explicite :

« Attendu qu'en l'absence de tout autre lien juridique, la res-
» ponsabilité présumée par l'article 1384 n'est et ne peut être
» qu'une responsabilité indirecte qui, par suite s'efface et dis-
» paraît devant une responsabilité directe telle que celle de
» monter volontairement de son propre mouvement, pour son
» seul agrément et sans aucun engagement sur une chose que
» l'on sait pertinemment pouvoir présenter des dangers ; que
» par cet acte sciemment consenti, la personne qui l'a accompli
» a fait sien le risque inhérent à la chose inanimée tant qu'elle
» ne démontrera pas la faute du propriétaire ou gardien de cette
» chose. »

Un arrêt a même fait appel à l'idée de garantie : « Attendu
» qu'en réalité il intervient entre celui qui procure bénévole-
» ment les avantages d'une automobile et celui qui en profite,
» une véritable convention de garantie analogue au contrat, si
» fréquent et incontestablement licite, par lequel on se décharge
» à l'avance des conséquences de sa propre responsabilité sur
» un tiers qui les « assure » ; que le gardien de l'automobile
» entend certainement imposer à la personne qu'il transporte
» gratuitement de le garantir contre les risques que peut pré-
» senter le véhicule et son usage normal, au moins en tant que
» ces risques atteindraient cette personne (1). »

Après en avoir terminé avec cette analyse un peu longue, mais nécessaire en raison des obscurités de la théorie de l'acceptation des risques qui n'a jamais été formulée avec précision

(1) Dijon, 14 juin 1927.

en doctrine (1), on peut la résumer ainsi : par le simple fait de son consentement au transport, le bénéficiaire en accepte tacitement les risques normaux, c'est-à-dire :

1° Les fautes légères et imprudences habituelles aux voituriers de complaisance, mais non les fautes exceptionnelles et lourdes, sauf en certains cas ;

2° Les conditions qui rendent le voyage plus dangereux, les fautes plus faciles à commettre, leurs conséquences plus graves ;

3° Les risques inhérents à la chose ou à l'animal qui sert à effectuer le transport, que ces risques soient connus ou prévisibles ou même qu'ils soient inconnus ;

4° On pourrait se demander si l'acceptation ne comprendrait pas les fautes des préposés ; mais la discussion n'a jamais porté sur ce point. Il faudrait d'ailleurs répondre négativement à moins de stipulation expresse, l'invité faisant en général confiance au maître et non au préposé (v. Introduction).

3° *Appréciation.* — L'existence d'une clause d'exonération tacite limitée aux risques normalement prévisibles peut-elle être admise, toute question de validité mise à part ?

En droit, une pareille théorie n'est que l'application de la preuve par présomption telle qu'elle est organisée par l'article 1353 C. Civ. « Les présomptions qui ne sont point établies par » la loi, sont abandonnées aux lumières et à la prudence du » magistrat, qui ne doit admettre que des présomptions graves, précises et concordantes, et dans les cas seulement où » la loi admet les preuves testimoniales, à moins que l'acte » ne soit attaqué pour cause de fraude ou de dol. »

Reste à savoir si en cas de transport gratuit il existe des présomptions graves, précises et concordantes permettant d'affirmer l'existence d'une convention tacite d'exonération.

Pas de difficulté si une pancarte apposée sur le véhicule et suffisamment visible indique que le voiturier ne répond pas des accidents causés aux personnes transportées (2). Mais en général il n'y en a pas ; peut-on néanmoins présumer l'exonération?

L'affirmative, à notre sens, est certaine en ce qui concerne les risques de la chose ou de l'animal, si l'on admet la théorie de la responsabilité objective. Un jugement du tribunal de commerce d'Aix (4 janvier 1923) a cru pouvoir souligner le carac-

(1) Lalou, Responsabilité, 131.

(2) A l'heure actuelle des plaques métalliques destinées à être fixées sur les voitures sont mises en vente un peu partout, portant une mention d'irresponsabilité.

tère équitable de cette théorie, qui « permet à la victime d'être » dédommagée par la personne qui, profitant des avantages de » la chose qui a causé l'accident, doit logiquement en sup- » porter tous les risques (1) ». Mais qui ne voit que l'argumentation du Tribunal se retourne contre la solution qu'il adopte, puisque c'est surtout l'invité qui profite des avantages de la chose? Dans la théorie de la responsabilité objective, il n'est pas nécessaire de rechercher si subjectivement le voyageur a consenti à prendre à sa charge les risques de la chose ou de l'animal, il n'y a qu'à constater objectivement qu'il profite de la chose ou de l'animal; il en a donc fait siens tous les risques; il y a eu appropriation plutôt qu'acceptation. Mais alors, ne doit-il pas répondre des accidents causés à ses compagnons de voyage ou aux passants ? Si oui, cela prouverait tout simplement que la théorie de la responsabilité objective est fausse. A moins qu'on ne tire argument de ce que le profit est temporaire, partiel ou en quelque sorte accidentel.

Remarquons que cette appropriation des risques portera, à la différence de l'acceptation, même sur les risques imprévisibles, à moins de faute du voiturier, hypothèse que nous allons étudier maintenant; l'invité s'est *approprié* les risques et non pas les fautes, tout au plus aura-t-il accepté de s'exposer à leurs conséquences.

Pas de difficulté en ce qui concerne l'acceptation des conditions rendant le transport plus dangereux; par le fait même que le voyageur les aura connus et sera monté dans le véhicule, l'acceptation sera, non pas même présumée, mais prouvée. Il suffira au voiturier d'établir que ces circonstances étaient connues du voyageur, ce qui sera souvent facile (p. ex. : nuit, neige, route dangereuse, etc.)

Mais faut-il présumer l'exonération tacite des conséquences des fautes commises par le voiturier? Le simple fait de monter dans le véhicule, implique-t-il de plein droit cette exonération ? La gratuité la postule-t-elle nécessairement ? Evidemment non (2), du moins en théorie. Mais dans la pratique, presque toujours on pourra répondre : oui. Il suffira d'analyser l'intention probable des parties, Sans doute on a été un peu loin en affirmant, par exemple, que toute personne qui consent à

(1) Sur ce jugement, v. infra, p. 224.

(2) Aix, 11 mars 1927 : « l'on ne saurait admettre comme le prétend » l'appelant que par le seul fait qu'il était invité comme voyageur bénévole » dans sa voiture automobile, il ait accepté de courir à ce titre et de son » plein gré tous les risques de ce genre de locomotion, nul n'étant présumé » renoncer à l'avance à un droit qu'il tient de la loi elle-même... » V. aussi T. civ. Château-Thierry, 5 mars 1925 — Bruxelles, 6 juillet 1927.

monter dans une automobile est censée ne pas ignorer les dangers auxquels l'expose ce mode de transport (1). Mais, en général, celui qui monte en automobile et à fortiori en avion, se rend bien compte, même s'il est incompétent, qu'il court des dangers; il est hors de doute pourtant qu'il accepte de s'y exposer. Il sait fort bien aussi que son conducteur, un homme comme les autres, peut avoir un moment d'inattention, de faiblesse, d'imprudence; s'il le connaît, il sait, et même s'il ne le connaît pas, il peut deviner, suivant son âge, son allure, son caractère de conducteur professionnel ou non, son tempérament, sa manière de conduire, de s'arrêter, de corner, etc..., s'il a affaire à un homme prudent, habile, expérimenté ou non. Connaissant tous ces risques, provenant du véhicule, des circonstances extérieures, du conducteur, il les accepte incontestablement dans la mesure où il peut les prévoir ou même les soupçonner. Il les accepte aussi dans une mesure plus ou moins grande (2), suivant qu'il a sollicité le transport, qu'il l'accepte avec empressement, ou au contraire s'il n'y a consenti qu'après l'avoir décliné et parce qu'il n'a pas cru pouvoir faire autrement (3), suivant qu'il s'empresse d'accourir près d'un moribond ou qu'il veut porter une lettre à la poste (4), suivant qu'il va prendre le train ou qu'il se promène. L'acceptation n'aura qu'un domaine restreint ou sera même nulle, dans le cas où le voyageur s'est adressé à un professionnel qui aura par bienveillance refusé l'offre à lui faite d'une rémunération, car le voyageur était prêt à conclure un contrat de transport lui donnant toutes garanties et il ne peut en être privé par le seul fait que le voiturier aura refusé de se laisser payer. Pas d'acceptation non plus, si l'on veut, au cas de l'individu transporté par tolérance dans un chemin de fer ou un tramway (5) ; les services publics doivent à tous la même sécurité, et malgré l'absence de rémunération, le voyageur a pu normalement croire qu'en acceptant sa présence, le voiturier lui garantissait la même sécurité qu'aux autres. Par contre, peut-on contester l'exonération, si l'invité assume lui-même la direction du véhicule ?

En somme, on peut prendre le critérium suivant : le juge doit rechercher quelle a pu être la pensée des parties au moment

(1) Paris, 9 mai 1925 — Rouen, 23 juin 1926.
(2) V. T. civ. Seine, 16 avril 1928, admettant l'acceptation d' « une partie des risques à prévoir ».
(3) V. note signée A. B. Sem. Jur. 1926-1223.
(4) Ricol, note citée.
(5) V. T. civ. Boulogne, 24 février 1905.

où le bénéficiaire du transport est monté dans la voiture ou a confié l'objet au voiturier; il est impossible qu'à ce moment les parties n'aient pas eu une idée au moins subconsciente. Le juge peut au moins se demander quelle aurait été leur idée s'ils avaient entrevu la possibilité d'un accident. M. Josserand proclame que le voyageur n'a pu renoncer d'avance à son droit éventuel à dommages-intérêts. « Plutôt que de consentir une » telle abdication, il aurait préféré, sans nul doute, et si son » attention avait été attirée sur ce point, s'abstenir purement » et simplement, ou bien payer le service rendu (1). » On pourrait répondre que le voiturier aurait lui aussi refusé le transport, s'il avait prévu la possibilité d'une réclamation parfois considérable (2). D'ailleurs, M. Josserand est-il sûr que le voyageur refuserait dans tous les cas? Oui peut-être s'il s'agit d'un voiturier de profession qu'il est prêt à payer, ou si le conducteur se disposait à commettre des imprudences, par exemple à marcher à cent à l'heure. Mais en certains cas la vitesse excessive est formellement consentie. Nous croyons d'ailleurs que dans la plupart des cas le bénéficiaire du transport l'accepterait, malgré les accidents possibles, malgré les dangers signalés expressément (3). Il accepterait, sachant bien que le voiturier est intéressé autant que lui à la bonne exécution du transport et lui faisant pleine et entière confiance.

Il faut bien songer que le voyageur transporté gracieusement ne compte pas sur une sécurité absolue; il espère que le conducteur fera son possible, mais sait fort bien que « sa sécurité n'est garantie par aucun contrat spécial » (4). Et c'est M. Josserand qui nous paraît être dans l'arbitraire lorsqu'il refuse de distinguer entre le voyageur à titre onéreux et le voyageur à titre gracieux (5), comme si l'on pouvait être aussi exigeant quand on ne paie pas que quand on paie. Celui qui paie achète une garantie absolue; le bénéficiaire du transport gracieux ne peut compter sur la perfection, il sait qu'en présence d'un danger brusquement révélé le conducteur agira suivant sa propre inspiration qui pourra être bonne ou mauvaise, il en accepte l'aléa.

Concédons toutefois à M. Josserand que le voyageur ne se livre pas pieds et poings liés. Il n'a pu prévoir normalement les

(1) D. H. Chr., 1926-24 — V. aussi Paul Esmein, Les clauses de non-responsabilité, R. trim. d. civ. 1926-325.

(2) Duquaire, note citée — Tissot, De la responsabilité en matière de navigation aérienne, thèse, Paris, 1925, p. 125.

(3) V. p. ex. Montpellier, 8 octobre 1924, pour des phares éclairant mal.

(4) Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard).

(5) D. 1927-1-139.

fautes lourdes et accepter les conséquences de ces fautes, que l'automobiliste le plus novice ne commettrait pas. On ne pourrait présumer l'exonération des fautes lourdes que dans des cas d'espèce très particulière (p. ex. : courses d'automobiles) (1).

Mais le Tribunal Civil du Rhône (9 décembre 1926) critique cette thèse « la gravité de l'accident n'étant pas liée à la gravité de la faute », et le tribunal ajoute :

« Que l'on ne saurait prétendre qu'en acceptant l'invitation qui » lui est faite et qu'il aurait peut-être été désobligeant de sa part » de décliner, la personne transportée gratuitement accepte de » décharger par avance le conducteur de toute responsabilité » au cas d'accident mortel, même si la faute est légère, pas plus » qu'elle n'entend le décharger de toute faute lourde, alors sur- » tout qu'elle est fondée à penser que le transporteur a pris la » précaution élémentaire de s'assurer pour le couvrir de tous » risques d'accidents ;

» Que, pour être logique, cette théorie ne devrait donc être » limitée aux accidents sans gravité causés par les fautes lé- » gères et qu'elle perdrait ainsi tout son intérêt pratique. »

Nous croyons au contraire qu'en général l'invité n'ignore pas que la faute même très légère peut causer un accident grave ou même mortel, mais qu'il a prévu cette faute et cet accident au moins aussi facilement que l'existence d'un contrat d'assurance souscrit par le voiturier (2). Mais il y a pu ne pas avoir d'exonération si le voiturier a d'avance averti son invité qu'il était assuré contre les accidents aux tiers transportés. Question de fait.

Que décider en ce qui concerne l'application des articles 1384 et 1385, si l'on n'admet pas la théorie du risque? Cela dépendra. Ceux qui estiment que les articles visent une faute prouvée, à savoir la perte de la garde, pourront dire que l'éventualité de cette faute devait être prévue par le voyageur, qui n'ignore pas qu'on ne peut jamais être absolument maître d'un animal et d'une chose dangereuse possédant en quelque sorte une vie propre. Si l'on admet la théorie de la présomption de faute, la convention porte sur une question de responsabilité; ce n'est donc pas le lieu d'en discuter l'existence (3).

La présomption d'acceptation des risques est une supposition « divinatoire », s'écrie M. Josserand. Pas nécessairement, ce sera une question de fait. Mais alors, répondra-t-on, nous tombons dans l'arbitraire. Le juge pourra-t-il toujours deviner l'intention présumée des parties, savoir dans quelle mesure les risques

(1) V. T. civ. Haute-Garonne, section de Saint-Gaudens, précité.
(2) Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question.
(3) V. infra, p. 215.

étaient prévus et acceptés, et dans quelle mesure l'accident est dû à ces causes prévues ou imprévues? Il nous semble qu'il faut faire confiance au magistrat, comme l'a fait la loi elle-même, qui abandonne à ses « lumières » et à sa « prudence » le soin de découvrir les présomptions et d'en apprécier la valeur probante.

Et M. Josserand insiste sur le caractère arbitraire de la théorie de l'acceptation des risques. Si on l'admet, écrit-il, la situation du transporté « est en somme comparable à celle de l'in-» vité qui serait mordu grièvement par le chien de son hôte ou » qui serait enseveli sous le toit de la maison dans laquelle il » recevrait l'hospitalité; dire que celui-là a renoncé à l'avance » à arguer de la faute commise par l'homme qui l'avait gracieu-» sement accueilli, reviendrait en définitive, à le placer hors la » loi, du fait même de la politesse qui lui a été faite, et sous » réserve seulement du dol et de la faute lourde, c'est-à-dire » d'éventualités assez peu vraisemblables (1) ».

On peut admettre que le dol et la faute lourde se produisent rarement, à condition de considérer la faute lourde comme tellement grossière qu'elle équivaut au dol, car les Tribunaux appellent souvent « faute lourde » des fautes comme l'excès de vitesse par exemple, qui sont assez courantes; en ce cas la protection du voyageur est assurée, les risques n'ayant pas été acceptés. Quant à la comparaison proposée, il est permis de trouver qu'elle cloche, car enfin, il est plus fréquent de voir un accident d'automobile qu'une chute de maison ou même une morsure de chien, ce qui montre bien que les accidents de transport sont plus facilement prévisibles et peuvent plus facilement donner lieu à une acceptation des risques. D'autre part, M. Josserand est-il bien sûr que l'invité mordu par un chien ou blessé par un écroulement obtiendrait forcément satisfaction pleine et entière? M. Demogue ne semble pas l'admettre : « Si » un tiers, écrit-il, s'est trouvé exposé au dommage de l'animal à » la suite d'une simple relation mondaine, l'article 1385 s'ap-» plique-t-il? C'est très douteux (2). » Il ne croit pas non plus que l'article 1386 soit applicable en cas de rapport mondain (3).

Et si M. Josserand s'étonne qu'un invité accepte d'être mis « hors la loi » nous lui répondrons que les conventions ont souvent pour but de substituer la loi des parties à celle du législateur, toute question de validité mise à part.

En résumé, la théorie est beaucoup moins arbitraire que ne

(1) D. 1927-1-139.

(2) Obligations, V., 1022. — V. aussi ibid. 1033, où il envisage le cas d'une personne blessée par le cheval d'un ami au cours de la visite d'une écurie.

(3) Ibid.

le croit M. Josserand et son application se trouvera presque toujours justifiée en fait, sauf des cas d'espèce.

Elle pourra bien entendu et à fortiori être appliquée en cas d'inexécution ou de retard, cas où l'exonération est plus facile à présumer.

Toutefois, on peut faire aux partisans de la responsabilité délictuelle qui admettent l'existence d'une clause toute d'exonération le reproche de manquer de logique. Ils se refusent, à défaut d'un accord exprès, à présumer l'existence d'une convention astreignant le voiturier à l'exécution du transport ; et pourtant ils admettent l'existence d'une convention d'irresponsabilité, dont le contenu est beaucoup plus difficile à déterminer que celui d'une convention de transport bénévole et dont la réalité est plus discutable. Ils refusent de tenir compte de l'intention des parties concernant un transport qui est sur le point de se réaliser, et ils en tiennent compte lorsqu'elle concerne une responsabilité dont la mise en jeu est problématique, et sur laquelle l'attention des parties n'aura le plus souvent pas été attirée. Les partisans de la responsabilité délictuelle sont enfermés dans un dilemme : ou bien, logiques jusqu'au bout, ils refuseront de présumer un accord quelconque des parties, et aboutiront à des conséquences pratiques beaucoup trop rigoureuses, ou bien se refusant à admettre l'existence d'une convention obligeant le voiturier, ils devront admettre l'existence d'une convention qui l'exonérera. Pour nous, l'existence d'une telle convention peut en général être admise, tendant à exonérer le voiturier de la responsabilité des accidents provenant soit des vices de la chose ou de l'animal, soit des conditions périlleuses du transport, soit des fautes légères du conducteur. Telle est la formule, large sans excès, assez souple pour se prêter à une application nuancée, qui se dégage de la jurisprudence, bien que certains arrêts excluent l'exonération des fautes et ne visent expressément que les risques de la chose.

Mais il ne suffit pas au voiturier de complaisance d'établir l'existence d'une convention d'exonération. Encore faut-il que cette convention soit valable. Ici encore, les partisans de l'acceptation des risques vont rencontrer de sérieuses difficultés.

B. — Validité des conventions d'exonération. — En tant qu'elle porte sur le fait des préposés, l'exonération n'est valable que dans les limites où le serait celle du fait personnel du commettant (1). Cette règle comporte deux exceptions, la pre-

(1) Paul Esmein, Des clauses d'irresponsabilité, Rev. trim. d. civ., 1926-313, et les renvois. Dans le sens de la validité : Boutaud, Des clauses de non-responsabilité, p. 224 — Demogue, Obligations, V. 1197 et 1199.

mière en matière de transport maritime (negligence clause), la seconde aux termes des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, en matière de transport aérien, mais seulement en ce qui concerne les personnes employées à bord à la conduite de l'appareil. Si ces exceptions sont admises en matière de transport à titre onéreux, à fortiori s'appliqueront-elles au cas de transport bénévole. Mais il n'y a pas de jurisprudence sur ce point.

Dans la pratique, l'exonération porte surtout sur les conséquences dommageables dues au fait personnel, aux conditions du voyage ou aux vices de la chose ou de l'animal, ou encore la convention tacite est considérée non comme une exonération, mais comme une renonciation au droit d'invoquer une présomption de faute. Que valent ces conventions ? Il y a lieu de distinguer suivant la nature de la faute et suivant que la vie humaine est ou non en jeu.

Bien que nous n'étudiions en ce moment que la thèse délictuelle, nous exposerons dans tout son ensemble, pour plus de clarté, le problème de la validité de l'exonération des fautes. Nous éviterons de la sorte des redites qui seraient nécessaires, lorsque nous étudierons plus loin la théorie de l'acceptation des risques à propos de la théorie contractuelle.

Si l'on admet tout d'abord le principe de la responsabilité contractuelle, il faut dire que l'exonération du dol est sans valeur (1), ainsi que celle de la faute lourde qui lui est traditionnellement assimilée (2). Restent le cas de la faute légère contractuelle, celui de la faute délictuelle, celui de la présomption de faute, celui des risques. Sur tous ces points, doctrine et jurisprudence sont en désarroi. La question est délicate, d'autant plus que les auteurs et les Tribunaux ont souvent procédé par affirmation plutôt que par discussion.

1° *Exonération des fautes personnelles* (autres que le dol et la faute lourde contractuelle).

(Conventions relatives à l'application des articles 1382 et 1383.)

Supposons tout d'abord que la vie humaine ne soit pas en jeu, et qu'il s'agisse d'une inexécution, d'un retard, ou d'un transport gracieux d'objet mobilier.

---

(1) Fromageot, De la faute, p. 206 — Sourdat, Responsabilité I, 662 quater — Boutaud, op. cit., 128 — Josserand, Transports, 624 — Demogue, op. cit., V., 1192 — Lalou, Responsabilité, 209.

(2) Sourdat, loc. cit. — Demogue, op. cit. V, 1198 — Paul Esmein, op. cit., p. 319 et les renvois — Lalou, loc. cit. — Contra : Sainctelette, De la responsabilité et de la garantie, n° 11 — Boutaud, loc. cit. — Fromageot, loc. cit. — Josserand, loc. cit. — La jurisprudence assimile dol et faute lourde.

La thèse suivant laquelle toute convention d'exonération serait forcément nulle (1), est aujourd'hui abandonnée (2). Celle suivant laquelle ces clauses, sans être absolument nulles, n'auraient pour effet qu'un renversement de preuve (3), est fondée sur l'idée de cumul des deux responsabilités, la faute constituant à la fois une violation de la parole donnée et un délit civil (4). L'exonération serait donc possible en ce qui concerne la responsabilité contractuelle et éteindrait l'action du contrat, mais elle serait nulle en ce qui concerne la responsabilité délictuelle et le voyageur conserverait une action fondée sur l'article 1382, à charge de faire la preuve de la faute. Mais cette théorie est inadmissible si l'on refuse d'admettre le cumul des responsabilité (5) ; elle suppose d'ailleurs l'impossibilité de s'exonérer valablement des fautes délictuelles, principe qui peut être discuté.

On admet d'ailleurs en général, au moins dans la doctrine, la validité et le plein effet de la clause (6), comme n'étant pas contraire à l'ordre public si elle exclut la faute lourde et le dol, ou les fautes même légères qui porteraient atteinte à la vie ou à la santé de l'homme. Les principaux arguments invoqués à l'appui de cette thèse sont : 1° Le principe de la liberté des conventions (art. 1134 C. Civ.) ; 2° la validité du contrat d'assurance des fautes; 3° la validité de la clause pénale (art. 1152); 4° l'argument d'analogie tiré des articles 1137 § 2, 1302 et 1928 — 4° C. Civ. (7). En résumé « un débiteur peut toujours promet- » tre une certaine somme de diligence et rien au delà; la faute » qui implique une diligence supérieure à celle qui a été promise » et acceptée n'engage point sa responsabilité (8). »

---

(1) En ce sens, Pardessus. — V. aussi Cass. arrêt Compagnie de l'Est c. Marillon et Martin, en note au S. 1860-1-892 — Civ. 15 mars 1876 et 19 août 1878 — Montpellier, 5 décembre 1892 — Riom, 27 mars 1895 — Paris, 22 décembre 1897 (sol. impl.) — Civ. 31 décembre 1900.

(2) V. cep. Paul Esmein, op. cit., p. 322 et s.

(3) Théorie admise par MM. Troplong, Guillouard, Laurent, Thaller, Perreau. — V. jurisprudence sur les transports par chemin de fer avant la loi du 17 mars 1905, et notamment Cass. 4 février 1874 et Cass. 27 décembre 1905. — V. aussi Demogue, op. cit., V, 1199. Rappelons que la loi de 1905 est d'interprétation stricte et ne s'applique qu'au transport onéreux des marchandises par voie de terre.

(4) Vansteenberghe, thèse citée, p. 614.

(5) Josserand, Transports, 628.

(6) Larombière, Théorie et pratique des Obligations, art. 1137, n° 12 — Sainctelette, op. cit., p. 17 — Boutaud, op. cit., 126 et s. — Sourdat, op. cit., I, 662 quater — Fromageot, op. cit., p. 206 — Planiol, II, 245 — Roger, Transports, I, 220 — Lalou, op. cit., 208.

(7) V. à ce sujet Sardou, Des clauses modificatives de la responsabilité en matière contractuelle, thèse, Aix, 1903, p. 100 et s.

(8) Cluzel, Essai sur les clauses d'irresponsabilité, thèse, Paris, 1913, p. 37.

Demandons-nous maintenant si l'exonération est valable en tant qu'elle porte sur les fautes délictuelles. On répond en général par la négative, en tirant argument de l'ordre public (1). Mais plusieurs auteurs ont combattu cette thèse; M. Demogue, notamment, a fait remarquer qu'en réalité l'ordre public n'était atteint qu'au cas où l'exonération porterait sur le dol et la faute lourde, mais non s'il s'agissait d'une faute légère (2). Comment supposer, dit la Cour de Toulouse dans un arrêt du 29 juin 1910, que les pouvoirs publics qui ont homologué les tarifs des Compagnies de chemin de fer et les clauses d'exonération qu'ils contenaient aient pu sanctionner des dispositions contraires à l'ordre public? A quoi on a répondu en invoquant la séparation des pouvoirs! Comme s'il existait un « ordre public » administratif, différent de l'ordre public judiciaire!

Il semble donc qu'on puisse admettre la validité de l'exonération des fautes légères en ce qui concerne les deux ordres de responsabilité. Pour éviter toute difficulté, on pourrait présenter l'acceptation des risques comme une convention tendant non plus à décharger le voiturier des conséquences de la violation des obligations contractuelles ou délictuelles qui pèsent sur lui, mais à restreindre l'étendue de ces obligations, en exigeant une moindre prudence, en le dispensant de certaines précautions, en acceptant de considérer comme non fautifs des actes qui normalement seraient fautifs (3). M. Demogue a analysé la différence qui existe entre les deux clauses, et qui réside dans l'élément intentionnel (4). Mais les résultats pratiques étant les mêmes, la réponse à la question de validité reste la même. Au surplus, il est inutile de recourir à des subtilités byzantines pour tran-

(1) Laurent, XVI, 230 — Sainctelette, op. cit., p. 18, n° 5 — Fromageot, op. cit., p. 66 — Sourdat, loc. cit. — Planiol, II, 882 — Sarrut, note au D. 1890-1-210 — Josserand, Transports 915 et 916, note au D. H. Chr. 1926-24, note au D. 1927-1-139 — Le Clec'h, article cité — Perraud-Charmantier, Manuel pratique de l'Automobile, 432 — Lalou, op. cit., 203 et 206. — V. parmi la jurisp. relative au transport bénévole : Poitiers, 18 février 1925 et 1er mars 1926 — Bordeaux, 2 mars 1926 — Alger, 23 juin 1926 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926.

(2) Obligations, V, 1199. — V. aussi Lyon-Caen et Renault, Traité de Droit commercial, III, 623 — Sardou, thèse citée, p. 3 — Becqué, Responsabilité du fait d'autrui en matière contractuelle, Rev. trim. d. civ. 1914-318 — Roger, op. cit. I, 220 — Cocat, Du fondement de la responsabilité du voiturier en matière de transports de personnes, thèse, Grenoble 1922, p. 80. — V. encore Rencker, De la non responsabilité conventionnelle, thèse, Dijon, 1894, p. 282 ; il tire argument de la possibilité de l'assurance. — Comme jurisprudence, on peut citer Toulouse, 8 avril 1908 et 29 juin 1910 (retard dans un transport de voyageurs).

(3) Demogue, Rev. trim. d. civ. 1923-982.

(4) Obligations, V, 1189.

cher une question dont le bon sens et les principes fournissent la solution.

Mais nous n'avons jusqu'ici envisagé que le transport des choses, ou l'inexécution ou le retard dans celui des personnes. En cas d'accidents de personnes, hypothèse la plus fréquente en matière de transport gracieux, la validité de l'exonération peut sembler contestable, et beaucoup se refusent à l'admettre, même si la responsabilité est contractuelle (1). Elle a pourtant des partisans (2).

Les adversaires de la validité objectent que la vie, la santé et l'intégrité physique des personnes ne font pas partie de leur patrimoine; elles sont en dehors du domaine des conventions, celles-ci ne pouvant avoir pour objet que des choses qui sont dans le commerce (art. 1128 C. Civ.). L'ordre public s'oppose à ce qu'un individu puisse conférer à un autre le droit de le tuer ou de le blesser (3).

A quoi M. Boutaud répond que la convention violerait évidemment l'ordre public si elle exonérait de la faute intentionnelle ou lourde, le voyageur devenant alors à la discrétion du voiturier. Mais pourquoi l'exonération des fautes légères et des menues imprudences serait-elle immorale et illicite (4) ? Quant à l'article 1128, on peut répondre que son interprétation doit être assez large; sinon il faudrait rejeter la thèse de la jurisprudence moderne suivant laquelle le voiturier à titre onéreux est débiteur de sécurité. D'ailleurs l'argument n'est pas péremptoire, puisque la loi du 31 mai 1924 admet la validité des conventions d'exonération, même pour le transport des voyageurs en certains cas. Au surplus, il y aurait lieu, quand on invoque pompeusement l'ordre public, de le définir avec un peu de précision. Or, la notion d'ordre public est une des plus indéterminées qui soit (5).

La Cour de Cassation n'a jamais eu à trancher la question qui reste controversée. Un arrêt de la Cour d'Alger du 20 janvier 1892 a admis la validité de la clause en matière de transport maritime. Mais la jurisprudence s'y est en général refu-

(1) Labbé, S. 1885-1-409 — Fromageot, loc. cit. — Sarrut, loc. cit. — Roger, op. cit., 220, 230, et les renvois — Imbrecq, L'automobile devant la Justice, 42 — Lalou, op. cit., 213, et D. 1927-2-27 — Cocat, loc. cit. — Cluzel, op. cit., p. 177 — V. T. civ. Boulogne, 24 février 1905.

(2) Boutaud, op. cit., 180 — Zens, De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes, thèse, Paris, 1896, p. 257 — Lyon-Caen et Renault, Droit commercial, III, p. 507 — Ripert, R. crit., 1914-19 — Demogue, op. cit., V, 1198 — Josserand, Transports, 861.

(3) Lyon, 30 décembre 1926.

(4) Loc. cit. — V. aussi Rencker, op. cit., p. 226 et s.

(5) Boutaud, op. cit., 124.

sée, notamment en matière de transport aérien avant la loi de 1924 (1). Notons toutefois que la validité de la convention est implicitement reconnue par tous les arrêts qui ont admis l'existence de cette convention en matière de transport bénévole et s'en servent pour atténuer la responsabilité du voiturier.

Il semble bien d'ailleurs que si la clause d'exonération a été si facilement rejetée par les Tribunaux et si son application a été des plus restrictives, c'est qu'elle s'est surtout présentée en matière de transport à titre onéreux, et l'on a fort bien pu estimer contraire à l'ordre public une telle exonération en raison du monopole de fait dont jouissent les voituriers, surtout les Compagnies de chemin de fer. Ces raisons ne valent évidemment pas pour le transport gratuit.

Cependant les adversaires des conventions d'exonération invoquent encore un autre argument. Comment de telles conventions seraient-elles valables, même à l'égard des fautes légères, puisqu'une faute même légère est suffisante pour constituer le délit d'homicide ou blessure par imprudence prévus par les articles 319 et 320 C. Pénal ?

« Alors, dit la Cour de Lyon (30 décembre 1926), personne ne » contestera à la victime le droit de se porter partie civile de- » vant la juridiction correctionnelle et d'obtenir la réparation » du préjudice éprouvé ; pourquoi, les faits étant les mêmes, et » dans le cas où il n'y aurait pas eu de poursuites correction- » nelles, la juridiction civile devrait-elle lui refuser l'indemnité » qui lui est légitimement due » (2) ?

La réponse est facile. Rien n'empêche le voiturier d'invoquer l'exonération devant le Tribunal correctionnel en ce qui concerne l'action civile, et le tribunal pourra condamner le voiturier pour faute légère tout en refusant à la victime tout ou partie des dommages-intérêts qu'elle réclame. Ce qui serait contraire à l'ordre public, c'est d'exonérer le voiturier de la responsabilité pénale, mais l'ordre public n'est pas atteint s'il ne s'agit que de la réclamation civile. « Si l'ordre public exige une sanc- » tion, il suffit qu'il y en ait une, celle qui constitue la peine. » Sans doute la réparation civile peut avoir et a souvent en fait » le caractère d'une *sanction*, mais elle est avant tout un *règle- » ment d'intérêts privés* (3). Et elle doit avoir strictement ce ca-

(1) T. civ. Seine, 18 décembre 1922 et 27 mars 1924.
(2) V. Nîmes, 14 décembre 1925 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926.
(3) C'est nous qui soulignons.

» ractère lorsqu'une peine est susceptible d'être prononcée. Dès » lors le fait que l'acte dommageable constitue une sanction » pénale ne doit pas empêcher l'application des règles admises » par ailleurs, quant à la responsabilité civile (1). »

M. Duquaire propose d'ailleurs de considérer comme non fautives l'imprudence, la négligence ou l'inobservation des règlements, lorsqu'elles sont très légères.

« L'habitude, les progrès de la locomotion automobile ne » pourront-ils en fait reculer les limites de l'imprudence ?..... « La notion de faute s'estompe ainsi pour faire place à celle de » risque, risque non seulement de la chose elle-même mais de » la chose conduite normalement. Il apparaît bien que si un ac- » cident est vite déterminé par cette vitesse normale, prévisible, » acceptée, cette vitesse ne devrait pas être considérée comme » une faute, même légère. » En résumé, M. Duquaire cherche à assimiler la faute au risque, dont l'exonération est plus facile à admettre, ainsi que nous l'allons voir.

2° *Exonération des risques proprement dits et conventions relatives à l'application des articles* 1384 *et* 1385.

Si l'on voit dans ces articles, avec M. Henri Mazeaud (2), la sanction d'une faute *prouvée*, et non plus *présumée*, qui serait la « faute dans la garde », nous renvoyons le lecteur à ce qui vient d'être dit sur l'exonération des fautes.

Si l'on admet avec la Cour de Cassation que ces articles édictent une présomption de faute, la convention tacite porte sur une question de preuve et non plus de responsabilité ; il n'y a donc pas lieu d'en examiner ici la validité (3). Mais que décider si l'on admet la théorie d'une responsabilité objective qui découlerait des dits articles ? La validité d'une exonération de cette responsabilité paraît incontestable. S'il n'est pas contraire à l'ordre public — ce qui n'est pas discuté — de créer un risque et de mettre ainsi en danger l'existence d'autrui, pourquoi serait-il interdit de prendre à son compte et de faire sien un risque déjà créé ? S'il est juste et normal que celui qui bénéficie d'une chose ou d'un animal réponde des risques qui leur sont inhérents, pourquoi restreindre l'application de cette règle au gardien et refuser de l'étendre à ceux qui en bénéficient avec lui ? On peut donc s'étonner que dans un arrêt du 29 juin 1926, la Cour d'Angers ait décidé que le caractère gratuit du transport ne saurait dégager le voiturier d'une responsabilité résul-

(1) Paul Esmein, note au S. 1926-1-250. — En ce sens, Rencker, op. cit., p. 236 et 237.
(2) Loc. cit.
(3) V. infra, p. 216.

tant « non pas d'une faute plus ou moins lourde par lui com-
» mise, mais de la chose même qu'il avait sous sa garde ». Qui ne voit au contraire que l'exonération du risque de la chose est bien plus facile à admettre que l'exonération de la faute ? « Puisqu'il ne s'agit plus de faute et de réparation, mais de
» risque, pourquoi des volontés individuelles ne pourraient-elles
» pas procéder en toute liberté à leur répartition (1) ? »

Aussi la validité est-elle admise par le Tribunal Civil de la Seine (19 mai 1925) et la Cour de Dijon (14 juin 1927) qui parlent à la fois de présomption et de risque. La Cour de Dijon est très formelle.

« Considérant que si l'ordre public peut être intéressé à ce
» qu'on ne puisse s'affranchir par avance des conséquences de
» ses propres fautes, au moins des fautes lourdes équipollen-
» tes au dol, on doit admettre au contraire la possibilité de s'exo-
» nérer conventionnellement des conséquences de la responsa-
» bilité résultant du fait des personnes et des choses dont on
» devrait légalement répondre; que rien, en effet, ne saurait
» faire échec à la validité d'une telle convention qui a pour ef-
» fet, en définitive, de détruire la présomption de responsabi-
» lité édictée par l'article 1384 ou plutôt de la déplacer; qu'en
» réalité il intervient entre celui qui procure bénévolement les
» avantages d'une automobile et celui qui en profite, une véri-
» table convention de garantie analogue au contrat si fréquent et
» incontestablement licite, par lequel on se décharge à l'avance
» des conséquences civiles de sa propre responsabilité en les
» faisant supporter par un tiers qui les assure; que le gardien
» de l'automobile entend certainement imposer à la personne
» qu'il transporte gratuitement de les garantir contre les ris-
» ques que peut présenter le véhicule et son usage normal, au
» moins en tant que ce risque atteindrait cette personne. »

Cette idée de garantie tacite permet également d'ailleurs de justifier l'exonération des fautes ; il faudrait donc dire que la victime est — non pas son propre assureur, comme on l'a dit parfois, car en réalité elle n'est pas assurée du tout — mais l'assureur du voiturier. On peut d'ailleurs soutenir, nous l'avons vu, qu'il y a plutôt appropriation qu'acceptation des risques, et l'on se trouve bien moins en présence d'une convention, dont la validité peut être contestée, que d'un fait dont il suffit de constater l'existence.

En résumé, quel que soit le principe admis comme fondement de la responsabilité, rien ne s'oppose absolument à la va-

(1) Sardou, thèse citée, p. 25.

lidité d'une convention d'exonération, pourvu qu'elle ne porte pas sur la faute lourde. On peut toutefois reprocher aux Tribunaux, qui ont manqué de logique en admettant l'existence de ces conventions, de manquer également de logique ou tout au moins de cohérence en admettant leur validité. Si les auteurs se sont divisés, la jurisprudence a toujours, en général, refusé de les valider (1) ; pourquoi faire une exception à la règle en ce qui concerne le transport bénévole? Si les tribunaux considèrent, à tort ou à raison, que les conventions d'irresponsabilité délictuelle sont immorales et illicites, ils ne doivent faire aucune distinction.

Cette incohérence de la théorie de l'acceptation des risques en matière délictuelle va avoir pour conséquence de nouvelles difficultés lorsqu'il faudra passer de la théorie à la pratique, et déterminer les effets des conventions d'exonération tacite supposées valables.

C. — Effets des conventions d'exonération. — Ces conventions n'ont aucun effet en ce qui concerne la responsabilité pénale, qui touche à l'ordre public (art. 6, 1131 et 1133 C. Civ).

En ce qui concerne la responsabilité civile, n'ont-elles pas pour effet, qu'elles soient expresses ou tacites, de lui donner le caractère contractuel ? Non, car ce caractère n'existe que lorsque le voiturier s'oblige à accomplir le transport, ce qui, pour les partisans de la thèse délictuelle, est un cas exceptionnel. La convention d'exonération tend seulement à dégager le voiturier de sa responsabilité délictuelle, si celui-ci accomplit le transport, ce qu'il reste libre de faire ou de ne pas faire. Elle a un caractère unilatéral et conditionnel. « Si tu me transportes gracieusement, ce à quoi tu n'es pas obligé, je t'exonère des conséquences de la responsabilité délictuelle découlant des fautes, risques, etc. (2). »

La responsabilité envisagée demeure donc délictuelle. S'il y a convention expresse, le voiturier en sera déchargé d'après les termes de cette convention. Si elle est tacite, le juge se guidera d'après les circonstances, qui conduiront en général à admettre qu'il y a exonération totale des fautes légères. Il ne pourra jamais en tout cas décharger le voiturier des conséquences de son dol ou de sa faute lourde.

Mais les adversaires de la théorie de l'acceptation des risques

(1) V. p. 100 et 101.

(2) On peut donc, contrairement à ce que semble insinuer un arrêt de la Cour de Caen du 14 octobre 1927, admettre la théorie de l'acceptation des risques sans pour cela être partisan de la responsabilité contractuelle.

peuvent faire remarquer qu'en matière délictuelle, la distinction entre fautes lourdes et fautes légères ne joue pas. Même supposées existantes et valables, les conventions d'exonération ne seraient-elles pas pratiquement inapplicables?

On sait qu'aujourd'hui le débiteur contractuel ne répond pas de la faute légère (que ne pourrait éviter un homme très soigneux et très avisé, *bonus pater familias*). Il répond de sa faute lourde (que ne commettrait pas l'homme le plus ignorant et le plus négligent), mais aussi de sa faute légère abstraitement envisagée (faute que ne commettrait pas le *bonus pater familias*), et s'il s'agit des contrats gratuits, concrètement envisagée (faute que le débiteur ne commettrait pas dans ses propres affaires). Au contraire, en matière délictuelle, la faute la plus légère engage la responsabilité de son auteur. « In lege Aquilia, culpa levissima venit. »

La loi n'ayant fait aucune différence (« tout fait quelconque », dit l'article 1382), plusieurs Tribunaux ont refusé toute distinction et ont rejeté pour cette raison la théorie de l'acceptation des risques (1). Que vaut leur solution ?

La réponse est facile. La distinction entre les fautes lourdes et les fautes légères est dans la nature des choses. Le législateur, ayant décidé que la faute délictuelle la plus légère donnait lieu à réparation, n'a pas fait de distinction, ce qui était inutile. Mais si la présence d'une convention d'exonération, dérogeant à la loi, rend cette distinction utile, pourquoi se refuser à l'admettre, si elle trouve un fondement de la réalité? Pourquoi interdire aux parties de distinguer, au moins tacitement, la légère imprudence, la droite insuffisamment serrée, la vitesse un peu trop poussée sur une route droite, d'avec l'ivresse du conducteur, la marche de nuit sans phares ou l'allure de bolide dans un endroit dangereux? Les Tribunaux ont si bien senti l'existence d'une différence qu'ils ont très souvent, alors même qu'ils rejetaient la distinction ou refusaient d'admettre l'exonération des fautes légères, pris soin de spécifier qu'en l'espèce il y avait faute lourde ou imprudence grave et caractérisée (2).

---

(1) Nîmes, 26 mars 1912 — T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921 — Lyon, 24 mars 1923 — Caen, 26 novembre 1924 — Lyon, 23 mai 1925 — Nîmes, 14 décembre 1925 — Paris, 12 avril 1926 — Rennes, 14 avril 1926 — T. civ. Valenciennes, 29 juillet 1926 — T. civ. Rhône, 9 décembre 1926 — Bruxelles, 6 juillet 1927.

(2) Lyon, 28 janvier 1913 — Caen, 12 novembre 1913 — Lyon, 27 octobre 1921 — Poitiers, 18 février 1925 — T. civ. Nantes, 28 juillet 1925 — Bordeaux, 8 décembre 1925 — Nîmes, 14 décembre 1925 — Bordeaux, 25 mars 1926 — Alger, 23 juin 1926 — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927 — Bordeaux, 2 mars 1927 — T. civ. Loire-Inférieure, section de Nantes, 10 juin 1927 — Rennes, 26 janvier 1928. — On peut d'ailleurs noter

Souvent même ils ont tenu compte du degré de gravité de la faute pour fixer le montant des dommages-intérêts; enfin plusieurs ont fait nettement la distinction et ont rendu le voiturier responsable de sa seule faute lourde (1).

Toutefois, sur ce point encore, on pourra taxer d'incohérence le système des Tribunaux qui ont admis l'acceptation des risques. Pourquoi, si la jurisprudence a traditionnellement rejeté la distinction entre les fautes lourdes et les fautes légères, l'admettrait-elle uniquement en ce qui concerne le transport gracieux ?

Si la convention d'exonération a porté non plus sur la faute prouvée ou présumée, mais sur « les risques de la chose » au sens où les entendent les partisans de la responsabilité objective, elle aura évidemment pour effet d'en exonérer le voiturier, et elle aura pour conséquence d'obliger la victime à prouver une faute.

Il faut remarquer enfin — et c'est là une lacune de la théorie que les conventions d'exonération sont inopposables, en cas de mort de la victime, à ses héritiers agissant en leur nom personnel (2). Les Tribunaux qui ont eu à statuer sur l'acceptation des risques en matière de transport bénévole n'ont jamais signalé cette importante particularité.

D. — SYNTHÈSE DE LA THÉORIE DE L'ACCEPTATION DES RISQUES ET DE LA THÉORIE DE LA FAUTE COMMUNE. — Si la théorie de l'acceptation des risques, envisagée comme convention d'exonération, peut paraître soutenable, il faut reconnaître qu'elle est loin d'avoir rallié l'unanimité des juristes, soit qu'on ait refusé d'admettre l'existence de la convention soit qu'on en ait contesté la

---

que l'arrêt Gasse du 27 mars 1928 s'est abstenu de condamner la distinction.

(1) Aix, 16 juin 1915 — T. civ. Seine, 13 mai 1924 — T. civ. Thiers, 15 janvier 1925 — Pau, 5 juin 1925 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace et arrêt Vincent c. Liénard) — T. civ. Boulogne, 4 décembre 1925 — T. civ. Seine, 30 juin 1926 — Lyon, 16 juillet 1927. — V. aussi T. civ. Lyon, 9 juillet 1925, qui se réserve le droit d'apprécier « le degré de la faute commise et ses répercussions sur la responsabilité ».

V. enfin un curieux jugement du Tribunal civil de Saône-et-Loire, section de Chalon-sur-Saône, en date du 17 mai 1927, où on lit : « attendu que, si le conducteur d'automobile n'a pas à répondre des imprudences légères habituelles que le voyageur a pu et dû envisager en profitant de la voiture gracieusement mise à sa disposition il n'en reste pas moins tenu des conséquences de sa faute, en vertu de l'art. 1382 c. civ. qui n'établit aucune distinction de principe entre la faute simple et la faute lourde, quel que soit l'auteur du quasi-délit ». Le Tribunal semble admettre que « l'imprudence légère » ne soit pas une faute dont le voiturier ait à répondre en vertu de l'art. 1382 !

La Cour de Cassation (arrêt Gasse) s'est refusée à prendre parti.

(2) Req. 27 juillet 1925 — Demogue, Obligations, V, 1203.

validité. Elle n'apporte au surplus qu'une solution imparfaite puisqu'elle ne peut être appliquée au cas, assez fréquent en pratique, où les héritiers de la victime agissent en leur nom personnel.

Aussi a-t-on songé à voir dans l'acceptation des risques, non plus une convention, mais une faute de la victime, atténuant la responsabilité du voiturier. Nous savons déjà que l'acceptation d'un voyage dans des conditions manifestement dangereuses constitue une faute (1), il est inutile de revenir sur ce point. Toutefois il ne semble pas avoir été suffisamment envisagé par les adversaires de la théorie du risque accepté (2). Beaucoup de décisions où est employée l'expression « acceptation des risques » dénotent pourtant que leurs rédacteurs ont eu en vue beaucoup plus une faute de la victime qu'une convention d'exonération (3).

Mais faut-il aller plus loin, et dire que le simple fait de prendre place dans un véhicule dangereux constitue par lui-même une faute susceptible d'atténuer ou de supprimer la responsabilité du voiturier?

Il semble bien que telle ait été la théorie admise par le Tribunal de Compiègne dans son jugement du 10 mars 1920. Rappelons-nous ce considérant que nous avons déjà cité : « Attendu » qu'en l'absence de tout autre lien juridique, la responsabilité » présumée par l'article 1384 n'est et ne peut être qu'une res- » ponsabilité indirecte qui par suite s'efface et disparaît devant » une *responsabilité directe*, telle que celle de monter volontai- » rement de son propre mouvement, pour son seul agrément et » sans aucun engagement sur une chose que l'on sait pertinem- » ment pouvoir présenter des dangers. » De même le Tribunal de Commerce de Nantes (9 juin 1909) a vu une imprudence dans le fait de monter dans un camion dont le conducteur n'est pas autorisé par ses patrons à transporter des voyageurs. Par contre, la Cour de Lyon (16 juillet 1927) exige, pour que l'invité puisse être considéré comme fautif, qu'il ait coopéré activement au fait accidentel.

La question de faute de la victime ne peut évidemment se poser dans les mêmes conditions à propos du transport onéreux, puisque le voiturier garantit au voyageur une parfaite sécurité

(1) V. p. 79.

(2) V. cependant Lalou, note au D. 1927-2-27.

(3) T. civ. Chambéry, 11 juillet 1906 (courses automobiles) — Paris, 24 mai 1912 (conducteur inexpérimenté) et 18 juillet 1925 (excès de vitesse accepté) — T. civ. Seine, 14 mai 1926 (excès de vitesse accepté), et 30 juin 1926 (personne pesant 93 kilos qui monte dans un side-car) — T. civ. Haute-Garonne section de Saint-Gaudens, 30 mai 1927 (essai d'une voiture de course). — En ce sens, Blaisot, note au Rép. Commaille, 1926-5554.

et que celui-ci paie pour l'obtenir (1). Mais en matière de transport gracieux, il en est autrement.

Il est évident, tout d'abord, qu'on est en faute lorsqu'on s'expose sciemment à un danger possible, surtout si on le fait par plaisir et sans nécessité. Paul disait déjà « Lusus quoque noxius culpa est (2). » Ulpien refusait déjà une indemnité à celui qui était blessé par son barbier en se faisant raser sur un terrain d'exercices, lorsqu'un trait lancé par un joueur avait heurté la main du barbier et fait dévier le rasoir (3). A quoi l'on a répliqué que si cette théorie était admise, il y aurait faute à se promener dans la rue, puisqu'un accident peut arriver (4). Il faut répondre qu'en effet il y a faute à se promener dans la rue, si on le fait sans prendre les précautions qu'impose la plus élémentaire prudence; en prenant au contraire ses précautions, on ne commet aucune faute, puisqu'on est en droit de se croire à l'abri des accidents à moins de faute très lourde d'un tiers ou d'un cas fortuit. D'ailleurs l'usage de la rue est une nécessité, le transport bénévole n'en est pas une, au moins en général. L'argument d'analogie ne procède donc pas; il faudrait mieux comparer le transport gratuit à un autre divertissement dangereux, par exemple à la chasse; en pareil cas on admet qu'il y a faute dans l'acceptation des risques (5).

Le tribunal civil du Rhône, dans son jugement du 9 décembre 1926, a déclaré « que l'on ne saurait, d'autre part, poser en » principe que l'automobile constitue un instrument dangereux » en lui-même et que le fait d'employer ce mode de locomotion » constitue en lui-même une imprudence, alors du moins que » la voiture est en bon état, conduite par un chauffeur prudent » et sur une route n'offrant pas de difficultés ». Cependant, plusieurs arrêts de la Cour de Cassation, notamment les arrêts Bessières, Jeand'heur et Rauscher, plusieurs arrêts du Conseil d'Etat et un nombre considérable de décisions judiciaires ont reconnu, implicitement ou explicitement, que les automobiles étaient par elles-mêmes « des instruments particulièrement dan- » gereux (6) », en raison « de la puissance croissante de leur mo- » teur, de la sensibilité de leur direction, de leur grande vi- » tesse sur des routes qui se prêtent mal à la circulation ra-

(1) V. par analogie, pour les manèges forains, Lalou, note précitée.
(2) L. 10, D. Liv. IX, tit. 2 — Contra : Lalou, loc. cit.
(3) L. II, princ. D., liv. IX, tit. 11.
(4) Demogue, Obligations, V, 1149.
(5) T. civ. Péronne, 31 décembre 1825, et sur appel, Amiens, 4 février 1826 (chasse) — Mlle Haller, thèse citée, p. 47 et s.
(6) Angers, 29 juin 1926.

» pide (1). » C'est sur ce caractère dangereux de l'automobile que s'appuient les décisions dont nous parlons, pour faire peser sur le conducteur une présomption de faute en cas d'accident. Aussi l'assertion du Tribunal du Rhône est-elle d'autant plus extraordinaire, qu'il n'hésite pas à adopter lui-même cette jurisprudence.

En ce qui concerne les side-cars et cyclecars, il a été jugé qu'ils étaient instables de leur nature et que leur légèreté les rendait peu adhérents au sol (2). La bicyclette même a été jugée dangereuse (3). Quant au caractère périlleux du transport par avion, il est évident (4) ; à tel point que le législateur a dû permettre l'exonération des risques de l'air (loi du 31 mai 1924).

Il faut être logique; si les véhicules sont dangereux par leur nature, c'est une faute d'y monter sans se faire garantir par contrat une absolue sécurité. Une excellente justification de la théorie de l'acceptation fautive des risques a été donnée par M. Chevalier (thèse, p. 100 et s.); nous ne pouvons mieux faire que de le citer. Sans doute il ne parle que de l'automobile, mais on peut généraliser.

« L'usage de l'automobile comporte un certain nombre de » risques d'accidents, qui sont variables selon les circonstan- » ces dans lesquelles s'effectue le transport. Il existe un cer- » tain nombre de risques qui ne sauraient être complètement » éliminés et que comporte l'usage de l'automobile, mais ceux- » ci sont susceptibles de s'accroître dans des proportions émi- » nemment variables. La victime peut et doit se rendre compte » de leur importance (5), surtout de ceux qui ne sont pas inhé- » rents à l'usage de ce mode de locomotion, de ceux qui pro- » viennent pour une bonne part des conditions dans lesquelles » sera effectué le transport. Si elle accepte de courir des ris- » ques, elle s'expose sciemment et volontairement à un danger, » elle commet donc une imprudence, partant une faute, faute » qui sera d'autant plus grave que les risques acceptés étaient » plus évidents. »

Envisageant ensuite le cas où les risques étaient normaux eu égard au mode de locomotion, il estime que « la faute de la vic- » time, bien que moins caractérisée, doit subsister. Elle a ac- » compli un geste qui a peut-être été en définitive la cause de

(1) Même Cour, 20 avril 1926. — Dans le sens de l'automobile non dangereuse, Pierron, thèse, p. 167 et 171 — Dupont, thèse p. 190.
(2) T. civ. Thiers, 15 janvier 1925 — T. civ. Seine, 30 juin 1926.
(3) V. décisions citées, p. 39, note 3.
(4) Imbrecq, op. cit., 40 — Tissot, thèse, p. 125.
(5) Au moins dans l'immense majorité des cas.

» l'accident. Si elle n'eut pas accepté, l'automobiliste ne serait » pas parti, on aurait peut-être agi différemment ». Pour lui, les personnes transportées « sont en définitive responsables en » maintes circonstances du départ, car leur acquiescement le » provoque (1) ». Dans la mesure où elle est responsable du départ, la victime est donc responsable de l'accident, à moins que celui-ci ne provienne de la faute lourde du voiturier, faute à laquelle la victime ne devait pas normalement s'attendre. Mais si elle a pu la prévoir, comme au cas du transport gracieux pendant une course d'automobile, il faut tenir compte de son imprudence et atténuer la responsabilité du voiturier de complaisance ; nous renvoyons à la théorie de la faute commune étudiée plus haut.

Donc, même en l'absence de risques exceptionnels, la victime commet une imprudence en utilisant un véhicule dangereux (automobile, avion, etc.), puisqu'elle n'ignore pas qu'un accident peut arriver indépendamment de la volonté du conducteur, ou par suite d'une de ces imprudences légères, qui sont tellement habituelles aux conducteurs qu'elles ont pu et raisonnablement dû être prises en considération et acceptées par ceux qui ont consenti à profiter de la complaisance de ces conducteurs.

Cette théorie de l'acceptation fautive des risques semble à première vue conduire à une solution meilleure que la théorie de l'exonération conventionnelle.

1° Elle permet d'établir presque toujours l'existence d'une faute à la charge de la victime.

2° Elle évite toutes les discussions relatives à l'existence et à la validité de l'exonération conventionnelle.

3° Elle est opposable aux héritiers du défunt, même agissant en leur nom personnel.

M. Ricol fait observer que l'acceptation des risques, si elle est conventionnelle, diminue la responsabilité, et si elle est fautive, diminue la réparation, la responsabilité du voiturier rentrant en concours avec celle de la victime. Mais cette différence est sans intérêt pratique.

Est-ce à dire pourtant que la solution donnée par l'acceptation fautive des risques soit parfaite? Il s'en faut de beaucoup. Cette solution ne peut conduire qu'à une atténuation de la responsabilité et jamais à une exonération complète ; de plus, l'atténuation sera, à moins de faute caractérisée, extrêmement minime. Comment le Tribunal pourrait-il mettre en balance une imprudence même légère du conducteur, tenu à la plus rigou-

(1) En ce sens, Tissot, loc. cit.

reuse observation des règlements et à la plus stricte attention, et le simple fait de monter dans un véhicule dangereux?

Remarquons d'ailleurs que pour les adversaires de la nouvelle jurisprudence relative à l'article 1384, qui ne font pas de distinction entre la chose dangereuse ou non et ne rendent le voiturier responsable qu'en cas de faute prouvée, il est difficile de soutenir qu'il y a faute à monter en automobile, puisqu'à un certain point de vue l'usage normal et sage de ce mode de locomotion n'est pas spécifiquement dangereux.

Il semble donc en résumé que les efforts des partisans de la responsabilité délictuelle pour atténuer la responsabilité du voiturier de complaisance aient été vaines. Ils n'ont pu aboutir à des solutions équitables qu'en édifiant une théorie ingénieuse mais incohérente, défendable par certains côtés mais en contradiction avec les tendances générales de la jurisprudence.

Aussi, a-t-on senti la nécessité d'une réforme législative si l'on voulait aménager sur le terrain délictuel la responsabilité du voiturier de complaisance.

§ III. — Un projet de réforme législative : la proposition de loi Poitou-Duplessy.

A la séance de la Chambre des Députés du 28 mai 1925, MM. Poitou-Duplessy, Laroche, Joubert et Condé, députés, ont présenté une proposition de loi « tendant à modifier l'article 1383 du Code Civil », qui a été renvoyée à la Commission de Législation. Cette proposition de loi est ainsi conçue (1) :

« Exposé des motifs.

» Messieurs, l'article 1383 du Code Civil déclare chacun res-
» ponsable du dommage qu'il a causé non seulement par son
» fait, mais encore par sa négligence ou son imprudence. Ce
» principe est sage et doit être respecté, mais les Tribunaux
» en ont fait une application abusive à des accidents causés dans
» certains cas particuliers, où la simple équité naturelle con-
» damne toute idée de responsabilité. C'est ainsi que le conduc-
» teur ou le propriétaire d'une voiture qui, pour rendre ser-
» vice à un ami, accepte de le transporter dans sa voiture, a
» été déclaré responsable de l'accident survenu en cours de
» route à cet ami, alors que l'accident n'a eu pour cause qu'une
» simple négligence ou imprudence, ou même n'est dû qu'à un

(1) J. O. 1925, Doc. Parl. Annexes, n° 1655.

» cas fortuit, à l'exclusion de toute intention malveillante. La » raison et la justice naturelle se révoltent à l'idée que pour » avoir rendu gratuitement service à un ami, on puisse être » exposé à payer à cet ami une indemnité plus ou moins forte, » toujours très forte en cas d'accident grave. En pareil cas, la » délicatesse la plus élémentaire voudrait que la victime de » l'accident s'abstint de toute réclamation; mais cette délica- » tesse n'entre pas en jeu si la victime intente une action devant » les tribunaux, l'auteur de l'accident, qui a agi sans malveil- » lance, dans un but désintéressé et uniquement pour rendre » service, se voit victime de son obligeance; c'est pour remédier » à ces conséquences aussi injustes que les soussignés déposent » la proposition de loi suivante :

« PROPOSITION DE LOI.

» Article unique. — L'article 1383 du Code Civil sera complété » ainsi qu'il suit :

» Toutefois si le dommage a été causé à l'occasion d'un ser- » vice rendu gratuitement à la victime du dommage, et en de- » hors de toute malveillance évidente, aucune responsabilité ne » pourra être exercée. »

Nous ne pouvons évidemment que rendre hommage à la pensée d'équité qui a guidé les auteurs de cette proposition. Remarquons d'ailleurs que cette proposition, bien qu'inspirée par le souci d'améliorer le sort du voiturier de complaisance, ainsi qu'en fait foi l'exposé des motifs, dépasse le problème du transport bénévole et donne en quelque sorte un commencement de statut légal à l'ensemble des services gratuits.

Il nous paraît toutefois impossible de ne pas faire de réserves sur la solution proposée par les honorables parlementaires, au moins présentée sous cette forme.

Une première objection a été formulée par M. Hamel (1). La disposition nouvelle n'encouragerait-elle pas les audaces d'automobilistes imprudents, sûrs désormais d'être civilement irresponsables ? A quoi l'on peut répondre que la responsabilité civile subsistera toujours en ce qui concerne les accidents causés aux personnes non transportées et qu'au surplus la responsabilité pénale, que nos Tribunaux mettent en œuvre avec vigueur et sévérité, contribuera toujours à assagir les imprudents.

Mais, si favorables que nous nous soyions montrés à l'égard du voiturier de complaisance, il nous semble excessif d'exiger

(1) Rev. trim. d. civ. 1925-980.

la preuve d'une « malveillance évidente » pour accorder une indemnité à la victime. Nous serions personnellement partisans de l'accorder en cas de « faute lourde ». Dira-t-on que la faute lourde étant assimilée au dol, le sera par là même à la « malveillance évidente » ? Nous ne le croyons pas. Le fait qu'on exige le caractère évident de la malveillance pour indemniser la victime, semble indiquer qu'on la refusera s'il subsiste un doute; or, l'assimilation entre la faute lourde et le dol résulte de ce que la faute lourde est une malveillance supposée, mais pas nécessairement évidente. La preuve d'une faute lourde pourrait donc paraître insuffisante, d'après le texte proposé. Aussi préférons-nous l'expression « faute lourde ». L'emploi de cette expression serait évidemment gros de conséquences, puisqu'il ferait pénétrer dans le domaine de la responsabilité délictuelle, la distinction des fautes suivrait leur degré de gravité. Mais cette distinction ne s'appliquerait qu'en matière de service gratuit.

L'expression « à l'occasion d'un service rendu gratuitement » (nous préférerions « gracieusement ») prêtera à discussion, tout comme l'expression « par le fait ou à l'occasion du travail » dans la loi de 1898. Mais il semble que dans la pratique il n'y aura guère de difficulté.

On peut noter également que la proposition Poitou-Duplessy tend à intégrer dans le domaine juridique la notion de « service gratuit ». Pour notre part nous n'y verrions pas d'inconvénient, mais cette notion aurait évidemment besoin d'être précisée.

Remarquons enfin que la modification proposée n'intéresse que l'article 1383 du Code Civil.

Et l'article 1382? On admet en général que l'article 1383, qui oppose au mot « fait » employé par l'art. 1382, les mots « négligence et imprudence », vise plutôt la faute par omission. Mais n'y a-t-il pas lieu de protéger, lorsqu'il rend un service, l'auteur d'une faute par commission ? Et la distinction est-elle très aisée à faire en pratique? Au cas de vitesse excessive, doit-on dire qu'il y a commission d'excès de vitesse ou omission de ralentissement ? D'autre part, les auteurs du projet ont complètement négligé les articles 1384 et 1385, en sorte qu'on serait irresponsable de sa faute prouvée, mais responsable de sa faute présumée. Enfin, bien que l'article 1386 n'intéresse pas le transport bénévole, il peut donner lieu à responsabilité à l'occasion d'un service gracieux ; pourquoi l'oublier, du moment que l'on fait un texte applicable à tous les services gracieux en général?

Sans doute on pourrait généraliser la solution contenue à l'article 1383 nouveau, mais quel beau sujet de controverse!

Enfin la rédaction proposée pourrait aboutir à ce résultat paradoxal d'exonérer le voiturier de toute responsabilité si la victime survivait au fait dommageable, et de le rendre entièrement responsable si la victime décédait au cours de l'accident. En effet, la disposition nouvelle serait inopposable aux héritiers du défunt agissant en leur nom personnel, aucun service ne leur ayant été personnellement rendu par le voiturier du fait du transport.

Nous n'ignorons pas toutefois qu'il est plus facile de démolir que de construire. Aussi, nous inspirant des principes qui ont guidé M. Poitou-Duplessy et ses collègues, au risque de prêter nous-même à la critique, et sans nous dissimuler qu'on ne doit toucher qu'avec d'extrêmes précautions à des textes aussi généraux et fondamentaux que les articles 1382 et suivants, nous proposerions le texte suivant qui serait ajouté à l'article 1386.

« Toutefois, aucune action en responsabilité fondée sur le » présent article ou les précédents ne pourrait être exercée » par la victime d'un dommage ou ses ayants-droit, même agis- » sant en leur nom personnel, si le dommage a été causé à l'oc- » casion d'un service rendu gracieusement, et hors le cas de » « faute lourde ». »

Et si l'on veut, même au cas de faute lourde, atténuer la responsabilité de celui qui rend un service, on peut ajouter :

« En ce cas, les juges pourront modérer les dommages-inté- » rêts en tenant compte des circonstances de la cause. »

De toute façon, il est nécessaire, si l'on veut rester sur le terrain de la responsabilité délictuelle, de modifier notre législation. Et ce n'est peut-être pas un des moindres inconvénients de la théorie qui domine aujourd'hui la doctrine et la jurisprudence.

SECTION II.

Conséquences de la théorie de la responsabilité délictuelle au point de vue de la preuve de la responsabilité.

§ I^er^. — *Principes de l'administration de la preuve.*

Si cette responsabilité découle des articles 1382 et 1383, le demandeur doit prouver l'existence d'un dommage subi par lui, d'une faute commise par le voiturier et d'un lien de cause à ef-

fet entre la faute et le dommage. Par conséquent le voiturier n'a aucune preuve à faire; cette solution, si favorable pour lui a certainement contribué au succès de la théorie délictuelle.

Mais cette faveur tend à disparaître à raison des nouvelles tendances de la jurisprudence et de l'extension de l'application de l'article 1384. En effet, si la responsabilité du voiturier découle de cet article ou de l'article 1385, on se trouve en présence d'un renversement du fardeau de la preuve. A la vérité ce renversement n'est que partiel, et le demandeur reste tenu de prouver l'existence du dommage, le lien de cause à effet entre l'animal ou la chose et le dommage, et d'établir en outre que le défendeur était bien gardien de cet animal ou de cette chose lorsque s'est produit le fait dommageable. Mais cette preuve est relativement facile; le difficile, c'est de prouver la faute, et le demandeur est dispensé. Et aux termes de la jurisprudence le défenseur est présumé en faute; il ne peut combattre cette présomption par la preuve qu'il n'a pas commis de faute, il ne le peut qu'en établissant l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable.

Nous avons vu plus haut (1) que M. Savatier avait critiqué cette solution. Vainement prétendrait-on qu'en autorisant formellement les parents, maîtres et instituteurs à prouver qu'ils n'ont pu empêcher le fait dommageable (art. 1384 § 5), le législateur a implicitement exclu dans les autres cas la possibilité de la preuve contraire. M. Capitant fait remarquer (2) que cet argument ne peut prévaloir contre le principe posé en termes exprès par l'article 1352 du Code Civil, qui n'exclut la preuve contraire contre la présomption de la loi, « que lorsque, sur le fondement de cette présomption, elle annule certains actes ou dénie l'action en justice », ce qui n'est pas le cas. Quoi qu'il en soit, la jurisprudence est fixée en ce sens que la preuve de l'absence de faute n'exonère pas le gardien d'une chose ou d'un animal (3).

Dans la doctrine de M. Henri Mazeaud, le demandeur aura la même preuve à faire, mais il faudra dire qu'il y a faute prouvée dans la garde et non plus seulement faute présumée; cette théorie échappe donc à la critique ci-dessus.

Dans la théorie de la responsabilité objective, le demandeur devra prouver qu'il a subi un dommage et que le défendeur jouissait ou profitait de la chose ou de l'animal au moment de l'accident.

---

(1) P. 41.
(2) D. H. Chr. 1927-50.
(3) V. p. les choses, Civ. 25 juillet 1927 — p. les animaux, Civ. 27 octobre 1885.

En somme dans les trois théories on arrive au même résultat en ce qui concerne la preuve, mais par des voies différentes.

Pour le surplus nous renvoyons aux principes généraux du droit; mais si nous avons tenu à rappeler ici des solutions connues, c'est en raison de l'importance pratique de la preuve et des efforts qui ont été faits pour améliorer à ce sujet la situation du voiturier de complaisance. Signalons enfin une difficulté qui est de nature à se présenter souvent à propos du transport gracieux. Que décider si le voiturier, poursuivi correctionnellement en vertu des articles 319 et 320 C. Pén. a été acquitté ? La victime pourra-t-elle ensuite agir au civil ? En reconnaissant implicitement ou explicitement l'absence de toute « maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements », le jugement d'acquittement n'exclut-il pas la possibilité d'invoquer une faute civile ? Après avoir répondu négativement, puis affirmativement, la Cour de Cassation a émis à nouveau la négative dans l'arrêt Bessières, laissant ainsi ouverture à action civile.

M. Chevalier justifie cette solution en différenciant la responsabilité pénale de la responsabilité civile, le juge pénal se plaçant au point de vue de l'intérêt social. La Cour d'Orléans admet l'action fondée sur l'article 1384 même après acquittement, puisque la présomption qu'édicte cet article n'est pas combattue par la preuve de l'absence de faute (arrêt du 23 février 1927) (1). La Cour de Paris a statué dans le même sens, dans une espèce où l'acquittement était fondé non sur une faute de la victime, mais sur la non démonstration de la faute du prévenu (arrêt du 23 décembre 1926) (2).

Par contre la Cour d'Aix a décidé le 14 mai 1927, que la présomption de faute dans la garde était combattue par l'acquittement.

On peut aussi se demander quelle serait l'autorité au civil d'un jugement d'acquittement qui constaterait que l'accident est dû à la faute exclusive de la victime.

En réalité, il semble bien que la Cour Suprême n'ait pas formellement abandonné la jurisprudence qu'elle avait inaugurée dans son arrêt du 18 décembre 1912, et qu'elle continue à maintenir l'unité de la notion d'imprudence, sans distinguer l'imprudence civile de l'imprudence pénale. Les arrêts de la Cour de Cassation qui ont admis une action civile ensuite d'un acquittement se réfèrent à des espèces où les décisions d'acquittement

(1) V. aussi Lyon, 10 juin 1925.
(2) V. aussi Bordeaux, 12 mai 1927.

n'étaient pas motivées (1), au lieu qu'un arrêt de la Chambre des Requêtes du 12 janvier 1927 semble bien admettre qu'on doit donner une solution différente en matière correctionnelle, lorsqu'un jugement *motivé* décide que l'accident est imputable uniquement à la faute de la victime. Telle est du moins l'interprétation que M. Savatier donne à cette décision (2).

Nous ne pouvons que signaler la difficulté qui peut assez souvent se présenter en pratique et qui s'est déjà posée en matière de transport bénévole (3). La meilleure solution semble évidemment celle de M. Savatier.

En résumé, la nouvelle jurisprudence qui tend à étendre le champ d'application de l'article 1384 aboutit à des résultats défavorables en ce qui concerne le voiturier de complaisance. Il y a sans doute des limites à cette extension, et les conducteurs de véhicules dangereux peuvent être déchargés de la présomption de faute que ferait peser sur eux l'article 1384 (ou de la responsabilité objective qu'il peut naître à leur encontre). Ils peuvent de même être exonérés des conséquences du fait des animaux attelés à leurs véhicules. Reste à savoir si cette limitation est suffisante.

§ II. — *Possibilité d'exonération des présomptions de faute édictées par les articles* 1384 *et* 1385.

I. Causes d'exonération générales.

La Cour de Cassation admet que la présomption de l'article 1384 et par analogie celle de l'article 1385 ne peuvent être détruites par le gardien que « par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable (5) ».

A cas fortuit et force majeure la jurisprudence semble en général considérer ces expressions comme synonymes, et les

(1) V. pour les conseils de guerre, Civ. 29 juillet 1924, 14 janvier et 2 février 1925, 8 février 1926 — La question peut se poser aussi à propos de décisions des cours d'assises, tribunaux maritimes, etc...

(2) Note au D. 1927-1-145.

(3) V. sur cette question, outre la note de M. Savatier, les thèses déjà citées de MM. Chevalier et Charier. — V. aussi Salomon, La faute civile et la faute pénale dans l'homicide et les coups et blessures par imprudence, thèse, Aix, 1908.

(4) Lyon, 21 octobre 1926, disant irrecevable une action civile après acquittement.

(5) Cette formule, employée à plusieurs reprises par la Cour de Cassation, l'a été notamment, en ce qui concerne les automobiles, dans les arrêts de la Chambre civile des 21 février et 26 octobre 1927 (Jeand'heur et Rauscher).

emploie l'une pour l'autre ou cumulativement pour un même fait. Plusieurs auteurs font de même (1). Ces expressions désigneraient tout événement insurmontable devant lequel les prévisions humaines sont impuissantes « omnem vim cui resisti non potest (2) ».

Cependant l'art. 1148 semble distinguer, puisqu'il dit « par suite d'un cas de force majeure *ou* d'un cas fortuit ». Aussi beaucoup d'auteurs se sont ingéniés à établir des différences, sur lesquelles d'ailleurs ils ne sont pas d'accord. Mais cette question étant à l'heure actuelle purement scolaire, et la plupart des distinctions proposées n'ayant pas de conséquences pratiques, nous nous abstiendrons de discussions qui excèderaient le cadre de cette étude (3).

Le voiturier de complaisance combattra donc victorieusement la présomption de l'article 1384 s'il établit l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure. Ce sera très rare en pratique, et nous n'avons pas trouvé d'exemple de cas fortuit ou de force majeure ayant exonéré un transporteur bénévole ; quelques jugements ont vu un cas fortuit dans l'éclatement d'un pneu, mais ils ont été réformés en appel. Les exemples que nous allons donner seront donc empruntés à d'autres domaines ; ils n'en auront pas moins de valeur.

Constitueraient des cas forfuits ou de force majeure d'après la doctrine et la jurisprudence, les événements suivants :

1° Syncope du conducteur (4), à moins que celui-ci ait pu la prévoir, s'il y est habituellement sujet (5).

2° Intempéries présentant un caractère de violence et de sou-

(1) Demolombe, I, 553, et V, 163 — Sourdat, Responsabilité, I, 645 — Baudry-Lacantinerie et Barde, Obligations, I, 445 — Beudant, Cours de droit civil, Contrats et Obligations, 281 — Lacour et Bouteron, Précis du droit commercial, I, 1017 — Fromageot, Faute, p. 30 — Coulon, Responsabilité en matière d'accidents d'automobile, thèse, Paris, 1907 — Gandillot, De la responsabilité en matière d'accidents d'automobile, thèse, Paris, 1911 — Charier, thèse citée.

(2) Ulpien, loi 15, parag. II, H. locati.

(3) V. sur cette question Lyon-Caen et Renault, Droit Commercial, 599 — Thaller, Droit Commercial, 1198 — Colin, note au D. 1904-2-73 — Planiol, II, 231 — Demogue, Obligations, V, 1151 et 1152 — Josserand, Transports, 573 et 577 — Zens, De la responsabilité du voiturier à l'occasion des accidents de personnes, thèse, Paris, 1896, p. 172 et s. — Sauvageot, Responsabilité civile du fait des animaux, thèse, Dijon, 1903, p. 78 et 79 — Rolland, thèse, Paris, 1908, p. 30 et 31 — Bartholomot, thèse, Dijon, 1908, p. 37 et 38 — Léon Mazeaud, note au D. 1927-1-121 — Lalou, Responsabilité, 98. — V. également Radouant, Cas fortuit et force majeure, thèse, Paris, 1921.

(4) T. civ. 27 mai 1909, et sur appel, Lyon, 20 novembre 1909.

(5) Demogue, op. cit., V, 1141.

daineté (foudre, ouragan, grêle, neige). Il y aura évidemment une question de fait (1).

3° Eboulement de la route, écroulement d'un pont, chute d'un arbre, d'une maison, d'un rocher, etc.

4° Explosion à proximité du véhicule.

5° Incendie prenant naissance hors du véhicule.

6° Inondation.

7° Poussière intense s'élevant sur la route (2), à condition bien entendu qu'elle constitue un obstacle imprévisible et insurmontable.

8° Enfin le Tribunal Civil de Bayonne a par jugement du 6 mai 1913 autorisé un voiturier de complaisance à prouver les faits ci-après articulés.

« 1° Que les deux roues gauches de la voiture de M. d'Abreu » se sont engagées dans un trou pratiqué pour l'écoulement des » eaux du talus qui longe la route, qu'elles s'y sont brisées ; » 2° que ce trou qui n'était indiqué par aucune levée de terre » ou autre signe apparent était lors de l'accident caché sous des » broussailles et de l'herbe et qu'il était absolument impossible » de l'apercevoir à distance suffisante pour s'en garer ».

Le Tribunal semble donc admettre en l'espèce l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure, bien que ces mots ne soient pas prononcés ; il relève en effet les caractères d'imprévisibilité et d'insurmontabilité.

Nous croyons qu'il est difficile d'ajouter quelque chose à la liste ci-dessus. Examinons maintenant quelques hypothèses où l'on ne saurait voir des cas de force majeure ; ceux qui y ont vu des cas fortuits donnent à ce mot un sens spécial ; pour eux, le cas fortuit se distingue de la force majeure par son caractère interne à l'auteur du dommage et n'exonère pas le conducteur (3). L'effet de la présomption édictée par l'article 1384 n'est donc pas combattu par les faits suivants :

1° Eclatement ou arrachement d'un pneu (4).

---

(1) V. Vansteenberghe, thèse, p. 517, note 2 et les renvois — T. com. Seine, 4 juin 1926.

(2) T. corr. Seine, 28 novembre 1923. — Cette décision a été critiquée par M. Imbrecq (Omnia, 1924-8), mais plutôt, semble-t-il, pour des motifs d'espèce.

(3) Notamment MM. Josserand, Demogue, Bartholomot.

(4) Nîmes, 19 mai 1924 — Caen, 26 novembre 1924 — Paris, 9 mai 1925 et 18 juillet 1925 (réformant sur ce point T. civ. Seine, 13 mai 1924) — T. civ. Nantes, 28 juillet 1925 — Chambéry 26 octobre 1926 (réformant sur ce point T. civ. Bonneville, 28 avril 1925) — Orléans, 23 février 1927 — Grenoble, 21 juin 1927 — Lyon, 16 juillet 1927 — Limoges, 23 novembre 1927 — Contra : outre les deux jugements réformés, T. com. Marseille, 25 juillet 1923, et T. civ. Seine, 19 mai 1925.

On ne pourrait y voir un cas fortuit ou de force majeure que s'il était prouvé par l'automobiliste que l'accident est dû à une circonstance extérieure qu'il n'a pu prévoir (1), ou à un fait extérieur (2). Encore a-t-il été jugé qu'un éclatement inopinément causé par un morceau de fer « ne saurait, pas plus que le » capotage qui en est la résultante, être considéré comme un de » ces faits extraordinaires qui ne rentrent pas dans les prévi- » sions habituelles des hommes et auxquelles la prudence et la » diligence humaine sont incapables de parer (3) ».

Cette solution est d'ailleurs considérée comme juste par beaucoup d'automobilistes (4). Certaines des précautions à prendre pour prévenir les éclatements ou en neutraliser l'effet sont classiques (ne pas prendre les virages trop vite — ne pas freiner brusquement après l'éclatement (5).) D'ailleurs les accidents par suite d'éclatements sont peu nombreux, considérés par rapport au nombre des éclatements, qui sont des incidents relativement assez fréquents.

2° Dérapage.

Au début certains tribunaux y ont vu un cas fortuit (6). Mais ils n'ont pas été suivis et la jurisprudence se prononce à peu près unanimement en sens contraire (7), suivie en cela par la doctrine (8). Par contre, c'est aller un peu loin que d'y voir nécessairement une faute, comme le voudrait M. Demogue (9) ; il peut y avoir faute si le conducteur est allé trop vite, ou fait une fausse manœuvre au moment du dérapage, mais il peut aussi ne pas y avoir de faute.

3° Intempéries, si elles ne sont pas imprévisibles et exceptionnelles (10).

---

(1) Lyon, 10 juin 1925 — T. civ. Bourg, 27 juillet 1926.

(2) T. civ. Rhône, 9 décembre 1926.

(3) Angers, 29 juin 1926. Certains tribunaux, qui ont écarté l'application de l'art. 1384 ont considéré comme une faute, au sens de l'art. 1383, l'absence de réaction du conducteur en présence de l'éclatement d'un pneu. V. supra, p. 73, note 1.

(4) V. not. Omnia, 1921-218 et 1922-178.

(5) V. Omnia, 1921-476.

(6) T. civ. Seine, 1er mars 1905 (dans l'interprétation de M. Gandillot, thèse, p. 110, car M. Roland, thèse, p. 43, interprète ce jugement en sens contraire). — T. corr. Seine, 12 décembre 1905 — T. com. Marseille, 25 juillet 1923.

(7) T. civ. Seine, 9 mars 1888 et sur appel. Paris, 4 juin 1889 — T. com. Seine, 3 mai 1893 — T. corr. Seine, 16 février 1901 — Nîmes, 26 mars 1912 — Paris, 12 juillet 1913 — Angers, 29 mars 1927.

(8) Sainctelette, Responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobile en cas d'accident, p. 34 — Demogue, op. cit. V, 1141.

(9) Rev. trim. d. civ., 1913-804.

(10) V. pour vent violent éteignant les phares, T. civ. Montreuil-sur-Mer, 4 novembre 1921, et sur appel, Douai, 1er mars 1922 — pour une tempête de neige, Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Delplace).

4° Mauvais état de la route, s'il est connu du chauffeur (1).

5° Brusque extinction des phares (2).

Les phares se trouvant d'ailleurs sous la garde du conducteur, celui-ci devrait prouver, pour s'exonérer, que leur extinction est due à une cause extérieure, imprévisible et insurmontable, ce qui n'est le cas ni pour le vent (3), ni pour le gel (4).

6° Court-circuit (pour les tramways), événement normalement prévisible (5).

7° Rupture d'organes du véhicule.

Quelques décisions isolées ont admis l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure (6), mais l'immense majorité se prononce en sens contraire, puisque le gardien répond par principe du fait de sa chose. On ne pourrait admettre la force majeure que si la rupture est due à une cause extérieure à la machine, imprévisible et insurmontable.

Toutefois un arrêt récemment rendu en matière de transport bénévole (Aix, 11 mars 1927) semble bien voir un cas fortuit dans la rupture de la direction d'une automobile puisqu'après avoir constaté qu'en fait cette rupture n'était pas prouvée, il indique « que l'existence *d'un autre cas fortuit ou de force majeure* ne ressort d'aucun des éléments d'appréciation fourni par les débats ? »

8° Cessation de fonctionnement des freins (7).

En ce qui concerne la responsabilité du chef de l'article 1385, nous signalons les particularités suivantes :

1° Cheval effrayé.

La jurisprudence après avoir vu dans l'effroi de l'animal un cas fortuit, distingue suivant que cet effroi est la conséquence d'un bruit ou d'un objet étrange et anormal (8) ou au contraire courant et habituel (9).

C'est ainsi qu'après avoir admis le cas fortuit en ce qui concerne la frayeur des chevaux au passage des trains, automobiles, etc. (10). Les Tribunaux l'écartent aujourd'hui, considérant

(1) Req. 2 mars 1927 — Limoges, 23 novembre 1927.
(2) T. civ. Montreuil et Douai, précités — Contra : Crim. 10 janvier 1879.
(3) T. civ. Montreuil et Douai, précités.
(4) Dijon, 15 novembre 1923.
(5) T. civ. Nice, 9 janvier 1922.
(6) T. com. Marseille, 25 juillet 1923 — T. civ. Seine, 19 mai 1925.
(7) Dijon, 4 juin 1923.
(8) V. pour retraite aux flambeaux, T. com. Seine, 28 octobre 1903.
(9) V. pour fête foraine, T. com. Marseille, 4 juillet 1905 — Nancy, 15 juin 1907 — pour un orage, Paris, 18 février 1917.
(10) Rouen, 6 juillet 1877, et sur pourvoi, Civ. 19 août 1878.

que les animaux doivent être habitués à ces sortes de bruits (1).

2° Un arrêt a exonéré le propriétaire d'un cheval attelé qui s'était abattu après avoir mis le pied dans une cavité du sol (Rouen, 8 août 1900).

3° Par contre, un autre arrêt a refusé de voir un cas fortuit dans la chute d'un cheval qui glisse sur du verglas. (Grenoble, 3 février 1928).

Nous avons tenu à donner un aperçu rapide de la jurisprudence, mais encore une fois, la question de savoir si l'obstacle était ou non insurmontable et imprévisible est avant tout une question de fait.

B. Faute de la victime ou d'un tiers.

La faute de la victime ou d'un tiers constitue la « cause étrangère » qui n'est pas imputable au voiturier et l'exonère de la présomption de l'article 1384.

Est-ce à dire qu'il suffira au voiturier de prouver l'existence d'une faute à la charge de la victime ou d'un tiers pour être exonéré ?

En ce qui concerne la faute de la victime, la Cour de Cassation ne s'est pas prononcée nettement. La Chambre des Requêtes, après avoir écarté purement et simplement l'application de l'article 1384 dans un cas où la faute de la victime était prouvée (arrêt du 10 juillet 1923), adopte la solution contraire dans deux arrêts du 25 novembre 1924 et 12 janvier 1927 (2) ; si cette solution était maintenue la faute de la victime n'aurait pour effet que d'atténuer la responsabilité du voiturier, à moins que celui-ci ne parvienne à établir que cette faute a été la seule cause de l'accident.

En ce qui concerne la faute d'un tiers, elle consistera le plus souvent, en matière de transport bénévole, soit dans la faute du conducteur dont le véhicule aura tamponné celui du voiturier de complaisance ou dont les phares auront ébloui celui-ci, soit dans la faute du constructeur qui aura livré un véhicule contenant des vices cachés. La Cour de Cassation semble bien aujourd'hui n'admettre l'exonération de la présomption de faute que si la faute du tiers était imprévisible et irrémédiable (3), après avoir d'abord admis que le fait d'un tiers exonérait le

(1) V. pour un cylindre à vapeur, T. civ. Seine, 21 mai 1901,
pour les trains, Paris, 21 juin 1891 — Caen, 23 janvier 1907.
pour les automobiles — Paris, 14 décembre 1906,
pour les bicyclettes, T. Paix, Paris, 5e arr., 4 octobre 1907.
(2) V. sous cet arrêt note de M. Savatier au D. 1927-1-145.
(3) Req. 2 mars 1927.

conducteur sans qu'il fût obligé d'appeler celui-ci à la cause pour exercer un recours contre lui (1). La faute du tiers ne serait donc, dans la dernière jurisprudence de la Cour suprême, qu'un cas particulier de force majeure (2). M. Léon Mazeaud voit dans l'expression « cause étrangère qui ne lui soit pas imputable » employée par l'article 1147, une simple redondance des expressions « cas fortuit » et « force majeure » employées par l'article 1148 ; ces expressions traduisent une même réalité sous la dualité des formules (3) ; aussi M. Mazeaud approuve-t-il la nouvelle jurisprudence.

Remarquons que l'arrêt de la Chambre des Requêtes a statué dans un cas un peu spécial ; le voiturier invoquait le mauvais état de la route comme faute à la charge de l'administration des Ponts et Chaussées. Que décider s'il s'agit d'une collision ? La Cour d'Orléans (21 mai 1914, D. 1925-2-2 et note de M. Roger) a admis que le voiturier (il s'agissait d'un transport onéreux) n'était pas exonéré, « attendu que la collision ne revêt pas le » caractère de la force majeure, tel conducteur plus adroit pou- » vant se soustraire à une collision que tel autre ne saurait évi- » ter (4) ». A notre sens la collision peut revêtir le caractère d'imprévisibilité. Quand on parle d'événement imprévisible, on n'entend pas qu'il y ait eu impossibilité absolue de prévoir, puisque théoriquement tout est prévisible; mais on veut dire qu'aucun symptôme ne pouvait faire prévoir l'événement (5). Un voiturier peut toujours prévoir théoriquement le jet d'une bombe sur son véhicule ; dira-t-on qu'il n'y a pas là un cas de force majeure ? En réalité il faut envisager la prévisibilité « pratique » ; un conducteur ne peut pas toujours, si habile soit-il, prévoir, par exemple, que tel autre conducteur donnera un coup de volant pour venir se jeter dans sa voiture, ni empêcher cette collision d'avoir lieu. Ce sera là une question de fait (6).

La Cour de Bordeaux, pour exonérer le voiturier, a invoqué dans un arrêt du 8 décembre 1925, l'annulation de la présomption de l'article 1384, en cas de rencontre de deux véhicules. Mais qui ne voit que cette annulation, qui peut se produire dans les rapports entre les deux conducteurs, est sans effet dans les rap-

(1) Civ. 25 juillet 1922.
(2) Contra : Roger, note au D. 1925-2-28.
(3) Note au D. 1927-1-123.
(4) V. aussi Riom, 21 octobre 1926 — T. civ. Seine, 16 juin 1927.
(5) V. par exemple l'imprévision de la guerre de 1914. On peut toujours prévoir une guerre et ses conséquences, mais *pratiquement* il était impossible de se rendre compte avant 1914 des conséquences de la guerre future.
(6) V. note Roger, précitée.

ports entre le voyageur transporté d'une part, et son voiturier et l'autre conducteur, d'autre part ?

En définitive, la jurisprudence actuelle tend à ne faire de la faute de la victime ou d'un tiers qu'un cas particulier de la force majeure, elles ne peuvent exonérer le voiturier de la présomption de faute que si elles sont imprévisibles et irrémédiables.

C'est dire, en présence de l'étroitesse de la notion de force majeure telle qu'elle est conçue par la jurisprudence, que le voiturier de complaisance ne sera exonéré de la présomption que dans des cas tout à fait exceptionnels. Aussi les auteurs et tribunaux favorables à une solution modérée ont-ils cherché de nouvelles causes d'exonération qu'il nous faut étudier maintenant.

II. Causes d'exonération des présomptions des articles 1384 et 1385 proposées par la jurisprudence et les auteurs.

A. Exonération conventionnelle. — C'est l'application à la question de la preuve de la théorie proposée à propos du principe et de l'étendue de la responsabilité. Par le seul fait de son entrée dans le véhicule, l'invité renoncerait tacitement à se prévaloir des présomptions édictées par les articles 1384 et 1385.

Cette convention d'exonération tacite donne lieu aux mêmes difficultés que les conventions d'exonération de responsabilité.

1° Son existence peut plus facilement encore être discutée. Comment admettre que des personnes le plus souvent ignorantes des règles du droit aient pu conclure un accord tacite relativement à une présomption de faute dont elles ne connaissent pas l'existence ? On peut peut-être répondre que dans l'intention des parties la charge de la preuve devait certainement incomber à la victime ; les gens mêmes ignorants du droit savent que telle est la solution du droit commun et que la victime doit toujours commencer par rechercher des témoins. On peut dire également que si un juriste leur avait signalé la difficulté, même en faisant observer au voyageur que le véhicule ou l'animal pouvait présenter des vices cachés, celui-ci aurait très probablement renoncé du bénéfice de la présomption des articles 1384 et 1385 et persisté dans son intention d'accomplir le voyage (1).

Là encore, nous devons noter que les partisans de la théorie de

(1) Pour l'existence de la convention : T. civ. Saône-et-Loire, section de Châlon-sur-Saône, 17 mai 1927, et sur appel, Dijon, 26 janvier 1928 — Contra : Caen, 14 octobre 1927 — Limoges, 23 novembre 1927.

la responsabilité délictuelle, qui refusent d'admettre l'existence d'un contrat de complaisance, n'hésitent pas à admettre celle d'une convention beaucoup plus contestable.

2° En ce qui concerne la validité de l'exonération de la présomption, elle peut au contraire être plus facilement admise que pour l'exonération de responsabilité, puisqu'il ne s'agit plus que d'une simple question de preuve, et que la victime, à condition d'établir une faute, conserve son droit à réparation si elle n'a pas par ailleurs exonéré le voiturier de toute responsabilité. Pourtant la Cour de Lyon (30 décembre 1926) s'est opposée à ce que la victime puisse renoncer d'avance « aux moyens de droit mis à sa disposition par le législateur en vue de lui assurer une réparation ». De même la Cour de Limoges (23 novembre 1927) décide « qu'on ne saurait, d'ailleurs, renoncer valablement à l'avance au » bénéfice de la disposition de l'article 1384 du Code Civil qui a » un caractère d'ordre public en tant qu'elle protège l'intégrité de » la personne ».

C'est, semble-t-il, attacher une importance excessive à une simple question de forme, non négligeable dans la pratique, mais dont il est difficile de dire qu'elle intéresse l'ordre public ; tel est du moins l'avis de la doctrine en général (1).

3° Enfin, si l'on admet l'existence et la validité de la convention, elle aura pour effet d'empêcher le déplacement du fardeau de la preuve et celui-ci incombera normalement à la victime. Mais la convention sera inopposable aux héritiers agissant en leur nom personnel.

B. — Inapplicabilité de principe au transport bénévole des articles 1384 et 1385. — L'imperfection de la solution résultant d'une exonération conventionnelle de la présomption de faute a conduit certains tribunaux à se demander si cette présomption ne serait pas applicable que dans le cas d'accident causé à un passant, le transport bénévole étant exclu du domaine de cette application. La question a été posée surtout à propos de l'article 1384, mais aussi à propos de l'article 1385.

1° *Article* 1384. — Deux ordres d'arguments ont été invoqués pour faire admettre l'existence d'une présomption de faute édictée par cet article à la charge du conducteur : arguments d'ordre

(1) Dans le sens de la validité : Lucas, De la responsabilité civile des dommages causés par les animaux, thèse, Caen, 1909, p. 167 — Blaisot, note au Rép. Commaille, 1927-5554 — Demogue, Rev. trim. d. civ., 1925-349 — Contra : Paul Esmein, Les clauses de non-responsabilité — Rev. trim. d. civ., 1926-331 et 332.

moral, arguments d'ordre juridique. Il est incontestable que ce sont les premiers qui ont joué dans l'évolution de la jurisprudence le rôle le plus important, les autres ne servant guère que de prétextes ; les uns ont provoqué et guidé cette évolution, les autres l'ont seulement permise. Aussi bien le Conseil d'Etat, qui n'a pas à appliquer les textes du Code Civil, n'a invoqué à l'appui de sa nouvelle jurisprudence que des considérations purement pratiques.

Examinons rapidement les deux ordres d'arguments et voyons s'ils valent pour le transport gracieux.

On a tout d'abord fait valoir, en faveur de l'application de l'article 1384, la nécessité d'une meilleure protection de la victime. Tout d'abord, parce qu'elle est victime, atteinte dans son intégrité physique, dans son patrimoine, dans ses affections les plus chères, alors que le propriétaire de l'automobile, en cas de condamnation, n'est jamais atteint que dans son patrimoine, et que le plus souvent il a contracté une assurance qui l'exonère pratiquement des conséquences pécuniaires de sa condamnation. Le plus souvent aussi, nous l'avons dit, la victime appartient à un rang social inférieur à celui de l'automobiliste, l'emploi de l'automobile supposant toujours une certaine fortune, même lorsqu'elle constitue un instrument de travail plutôt qu'un luxe. Nous avons vu également que la victime se heurte à de sérieuse difficultés de preuve ; elle a été le plus souvent renversée sans avoir rien vu, et, demeurée inanimée après le choc, n'a pu recruter des témoins, faire dresser des constats, etc... « Elle n'a d'espoir que s'il s'est » trouvé là quelque témoin complaisant, rare quand l'accident » se produit sur une route, qui n'hésite pas devant les dérange- » ments que son zèle va lui imposer (1). » Si même elle en trouve, il lui sera très difficile de faire la preuve d'une faute, car c'est un fait d'expérience qu'en matière d'accidents, les témoins, même étant tous de bonne foi, donnent des renseignements souvent imprécis et parfois contradictoires (notamment sur la vitesse, si difficile à évaluer). Peut-être même ne pourront-ils être utilement interrogés, car l'enquête n'a lieu en général qu'après un jugement interlocutoire, soit de longs mois après l'accident ; comment ceux des témoins que la victime aura pu retrouver à grand'peine, s'ils ne sont pas décédés ou s'ils n'ont pas quitté le pays, pourront-ils avoir gardé des souvenirs précis ? Par contre, le conducteur a pu voir les circonstances de l'accident, procéder immédiatement à toutes les recherches et constatations utiles, et la Compagnie d'assurances riche et puissante qui plaidera sous le nom du pro-

(1) Capitant, Gazette Dalloz, 1923, p. 77.

priétaire aura des moyens d'investigation et d'action infiniment supérieurs à ceux de la victime.

On a fat valoir aussi la nécessité de mettre un frein aux imprudences trop nombreuses de certains « chauffards ». La multiplication des accidents, dès les premières années du XX^e^ siècle, avait ému l'opinion et de nombreuses propositions de loi virent le jour ; l'une d'elles devint la loi sur le délit de fuite. Sans doute, il existe des piétons imprudents, mais il convient de remarquer qu'on est libre de monter en automobile ou de n'y pas monter, alors qu'on est toujours obligé, à un certain point, de circuler dans la rue, si l'on ne vit pas à l'écart de la société. La victime peut se trouver dans un état d'infériorité physique (surdité, marche difficile, etc...), ou même morale (enfant non gardé), qui l'empêchent dans une certaine mesure de se soustraire au danger. D'ailleurs la répétition constante du danger, notamment dans les grandes villes, finit pas disperser ou émousser l'attention. M. Capitant a fait remarquer que la faute de la victime est beaucoup plus excusable que celle de l'automobiliste et qu' « il serait injuste » de refuser à la victime toute indemnité pour la mondre faute; » en effet on ne saurait exiger une attention toujours en éveil » chez un homme, pressé lui aussi, qui songe à ses soucis et à » ses affaires. De même que la fatigue et le danger de l'atelier ont » fait écarter la faute de l'ouvrier en matière d'accidents de travail, de même le danger de la rue devrait excuser celle du passant à moins qu'elle ne soit grossière ». D'autant plus, ajoute-t-il, que « la circulation devient un sport périlleux pour ceux qui » vont à pied ; à Paris surtout, la moindre distraction, la moindre inattention peut être fatale, et la crainte du choc imprévu a » donné aux Parisiens, obligés de jeter un regard à gauche, puis » à droite, avant de quitter l'abri, tout relatif du reste, une » allure inquiète à quoi on les reconnaît quand ils sont hors de » leur ville (1) ».

Un tel état de choses est, écrit M. Coulon, contraire au principe de l'égalité des circulants. « Cette égalité se trouve détruite » au profit de l'automobiliste, par la vitesse qu'il déploie, la » crainte qu'il inspire et par l'immunité dont il bénéficie dans » un abordage. En fait, il se croit le maître de la route ; quand » il a corné pour signaler son arrivée, il estime avoir satisfait » à toutes ses obligations... Pour lui, l'accoutumance à cette » circulation [la circulation automobile] et la disparition des » accidents qui devraient logiquement résulter du respect par » chaque usager des droits de ses congénères, ne peuvent être

(1) Loc. cit.

» obtenus que par l'abdication des droits du public au profit » de sa corporation (1) ».

Voilà qui explique l'animosité du piéton pour l'automobiliste et certains actes d'hostilités (jet de pierres, clous semés sur la route) dont celui-ci a été et est encore parfois l'objet.

Nous savons que ce sont ces raisons pratiques : « dangers de la circulation à l'heure actuelle » qui ont inspiré les décisions du Conseil d'Etat. Il est hors de doute quelles n'aient profondément influencé les juridictions civiles ; certaines d'ailleurs le disent expressément (2). Mais ces raisons purement morales valent-elles lorsqu'il s'agit du transport gracieux ? Les textes précis que nous venons de citer établissent bien que les partisans de l'application de l'article 1384 n'ont eu en vue que les accidents causés par les conducteurs *aux passants*, aux usagers de la route. Ils n'ont jamais songé à étendre cette application à l'invité et encore moins à l'objet transporté bénévolement. Faut-il cependant adopter la même solution ?

Le Tribunal Civil de Château-Thierry n'a pas craint de l'affirmer, et son jugement du 5 mars 1925, qui admet l'application au transport gracieux de l'article 1384, s'appuie uniquement sur ces raisons morales à l'exclusion de toute considération juridique :

« Attendu que si la Cour Suprême et le Conseil d'Etat font, » par un revirement de jurisprudence, peser sur le gardien de » l'automobile une présomption de faute, c'est à cause du dan- » ger que présente la circulation des automobiles et en raison » de la fréquence et de la gravité des accidents causés par ces » véhicules ;

« Attendu qu'avant ces décisions, la difficulté de la preuve, » par suite de l'absence ou de la défaillance des témoins, met- » tait les victimes dans la plus difficile des situations, et ne » leur permettait pas toujours d'obtenir la juste réparation du » dommage qui leur était causé ».

Ce sont aussi des considérations morales qui guident le Tribunal de Commerce d'Aix (jugement du 4 janvier 1923) :

« Attendu que cette solution est juridique, mais surtout équi- » table, puisqu'elle permet à la victime d'être dédommagée par » la personne qui, profitant de l'avantage de la chose qui a » causé l'accident, doit logiquement en supporter tous les ris- » ques. »

---

(1) De la responsabilité en matière d'accidents d'automobile, thèse, Paris, 1907, p. 144.

(2) V. par ex : T. civ. Château-Thierry, 5 mars 1925 — T. civ. Mamers, 31 mars 1925 — T. civ. Lectoure, 10 avril 1925.

Mais qui ne voit au contraire que cette dernière phrase est la condamnation même de la thèse admise par le Tribunal (1) ? N'est-ce pas surtout la personne transportée qui « profite de l'avantage de la chose » sans avoir à débourser quoi que ce soit, alors que le propriétaire du véhicule, s'il conduit lui-même, a l'esprit tendu dans une préoccupation constante et que, s'il ne conduit pas, supporte en toute hypothèse les frais du transport. La règle « *Ubi emolumentum, ibi onus* » ne joue pas, ou plutôt elle se retourne contre l'invité. Celui-ci appartiendra le plus souvent au même milieu social que le voiturier ; il sera peut-être bénéficiaire d'une assurance. S'il arrive un accident, il est probable que le voiturier ne pourra pas mieux que son invité en connaître les circonstances, et il en sera peut-être la première victime, le conducteur étant au moins aussi exposé qu'un autre. Au point de vue de la preuve, il n'aura pas plus de facilités que son obligé. Et l'on voudrait que dans ces conditions il soit nécessairement présumé responsable ? Que la jurisprudence cherche à protéger ceux qui sont pratiquement obligés d'une façon absolue de se soumettre par la fréquentation des rues aux dangers de la circulation, soit..... mais pourquoi accorder les mêmes faveurs à ceux qui montent, le plus souvent pour leur plaisir, dans un véhicule dont ils ne peuvent ignorer les dangers ? D'ailleurs les dangers de la circulation sont beaucoup plus graves pour les piétons, et les accidents beaucoup plus fréquents, que pour les personnes transportées. Une auto a vite fait de monter sur un trottoir, de happer un passant, de le renverser ou de l'écraser ; pour que les occupants de la voiture soient blessés, il faut supposer une projection hors du véhicule, ou un heurt de l'occupant contre un objet dangereux (branche d'arbre pénétrant dans l'œil, etc.) ou une avarie sérieuse du véhicule, ce qui est tout de même moins fréquent.

A notre avis, non seulement les arguments d'ordre moral invoqués en faveur de l'application de l'article 1384 ne procèdent pas lorsqu'il s'agit du transport bénévole, mais on pourrait trouver des motifs du même ordre en faveur de sa non-application (2). Qu'on ait des égards pour la victime, soit. Que la loi ne puisse, suivant l'expression du tribun Bertrand de Greuille, balancer entre celui qui se trompe et celui qui souffre, nous l'admettons. Encore est-il de toute justice d'établir au moins que le voiturier « s'est trompé ». Et s'il a été lui-même une victime de l'accident, plus grièvement atteint peut-être que son

(1) V. supra, p. 91.
(2) V. Le Clec'h Lois nouvelles, 1927-224.

invité, faudra-t-il que blessé, incapable au moins momentanément de travailler, obligé peut-être de faire réparer son véhicule ou de le remplacer, atteint dans sa personne physique et dans son patrimoine, il soit encore présumé en faute vis-à-vis de son obligé, et s'il ne peut établir le cas fortuit ou la force majeure, ou le fait d'un tiers, contraint de l'indemniser ? N'oublions pas qu'entre le voiturier et son invité existent des rapports d'obligeant et d'obligé dont il ne peut pas ne pas être tenu compte. Nous savons que ces rapport ne suppriment pas toute responsabilité, nous nous demanderons plus loin s'ils peuvent l'atténuer ; du moins s'opposeraient-ils à ce que le voiturier soit présumé en faute.

Aussi le Tribunal de Thiers, après avoir fait observer que la nouvelle jurisprudence s'était formée « sous la poussée de né- » cessité d'ordre pratique, plutôt que pour des considérations » juridiques, semble-t-il », a-t-il jugé le 15 janvier 1925 « que » cette extension de la jurisprudence nouvelle conduirait à des » conséquences illogiques et peu équitables, puisque le trans- » porteur à titre gracieux serait aussi sévèrement traité que le » voiturier débiteur de sécurité aux termes d'un contrat de » transport salarié ». La même argumentation a été adoptée par la première Chambre de la Cour de Lyon dans un arrêt du 23 mai 1925.

Et ce sont évidemment les mêmes raisons qui ont conduit le Conseil d'Etat, qui n'était pas lié par les textes et n'adoptait la nouvelle jurisprudence que pour des considération pratiques, à maintenir la solution traditionnelle au cas de transport bénévole (23 juillet 1926, arrêt Liévin), attitude d'autant plus remarquable qu'à cette époque le Conseil d'Etat avait déjà décidé l'application de la présomption de fautes aux accidents d'automobile.

Voici l'unique considérant de l'arrêt Liévin.

« Considérant que l'accident dont la dame Liévin a été vic- » time est survenu alors que la requérante se trouvait trans- » portée gratuitement par une automobile militaire ; que dans » ces conditions la responsabilité de l'Etat ne pourrait se trou- » ver engagée à son égard que si l'accident était imputable à » une faute du conducteur; qu'il résulte au contraire de l'ins- » truction qu'aucune faute ne peut être reprochée au conduc- » teur de l'automobile militaire. »

Et la requête de la dame Liévin était rejetée.

A vrai dire, l'arrêt ci-dessus n'est guère explicite; il est toutefois difficile de lui donner une interprétation autre que celle que nous donnons plus haut. On peut lire d'ailleurs dans une note

anonyme placée sous l'arrêt au D. P. 1926-3-60, et qui commente la décision rendue :

« Si donc elle écarte, lorsque la victime est une personne bé-
» névolement transportée, l'application de l'article 1384 C. Civ.,
» qu'elle admet lorsque l'accident est survenu à un tiers, c'est
» qu'elle estime que ce serait faire peser sur le transporteur
» gratuit, alors qu'il agit par pure complaisance, une trop lourde
» responsabilité. Le Conseil d'Etat semble vouloir prendre net-
» tement position et vouloir fonder uniquement sur l'art. 1382
» la responsabilité du transporteur bénévole. »

Il semble que ce soit à tort que l'arrêtiste ait fait état d'articles du Code Civil dont le Conseil d'Etat n'a pas à se soucier; disons plutôt qu'il admet une présomption de faute à la charge de l'automobiliste en cas d'accident causé à un passant, mais continue à laisser le fardeau de la preuve au demandeur lorsqu'il s'agit d'un transport bénévole.

Nous sommes donc amenés à conclure qu'aucune raison d'équité n'impose spécialement l'application de l'article 1384 au cas du transport gracieux, et qu'au contraire on en pourrait trouver pour combattre cette application.

Mais si ce sont des considérations morales qui ont donné naissance à la nouvelle jurisprudence, les Tribunaux de l'ordre judiciaire, qui ne peuvent se soustraire aux exigences du droit positif et doivent motiver légalement leurs décisions, ont dû faire appel à des arguments d'ordre purement juridique, arguments de texte, arguments de logique, arguments historiques, etc. Ce n'est pas le lieu ici de reprendre et de discuter ces arguments, ni même de les exposer en détail. Nous avons seulement à rechercher si, à supposer qu'ils soient fondés et que l'article 1384 soit applicable aux accidents d'automobile, il n'y aurait pas des raisons, d'ordre juridique également, qui s'opposeraient à ce que l'application en soit faite au cas particulier du transport bénévole.

Si l'on veut, avec le jugement précité du Tribunal de Commerce d'Aix et plusieurs autres, fonder la responsabilité non plus sur la faute, mais sur l'idée économique de profit, on pourrait admettre que le profit retiré par l'invité fait naître aussi à son encontre une responsabilité objective qui annulerait celle du voiturier (1). Si l'on prend pour fondement l'idée de risque, il faudra bien rendre le voiturier responsable de plein droit, à moins d'établir que le risque a été accepté par le bénéficiaire du transport, mais ceci est une autre question. Et si l'on

(1) V. supra, p. 91.

admet que le gardien d'une chose répond de la faute commise dans la garde, il est évident que cette obligation qui pèse sur lui existera en principe à l'égard de tout le monde.

Plusieurs décisions ont pourtant écarté l'application de l'article 1384 sans faire appel à l'idée de risque accepté.

La première Chambre de la Cour de Lyon (23 mai 1925) a raisonné ainsi : les règles de la responsabilité contractuelle sont inapplicables au transport bénévole; or, l'application de l'article 1384 aboutit au même résultat en ce qui concerne la preuve (présomption de faute à la charge du voiturier). Donc « si l'on » élimine le contrat de transport il paraît logique d'éliminer » également l'article 1384 qui placerait le transporteur à titre » gracieux dans la même posture défavorable, au point de vue » de la preuve, que le voiturier salarié ». A quoi l'on peut répondre que si on élimine, à tort d'ailleurs, selon nous, la responsabilité contractuelle, ce n'est pas à cause de ses conséquences pratiques (qui, même en ce qui concerne la preuve, sont nettement favorables au voiturier de complaisance), mais pour des motifs purement juridiques, qui sont sans intérêt en ce qui concerne l'application de l'article 1384.

Le Tribunal de Commerce de Marseille, après avoir admis dans un jugement du 12 janvier 1923 l'application de l'article 1384, dans une espèce où il s'agissait d'un camion attelé (application par conséquent assez discutable), l'a repoussée dans un jugement du 25 juillet de la même année, sous prétexte qu'il n'existait pas en l'espèce de contrat de transport « qui em- » porterait présomption de faute et motiverait l'application de » l'article 1384 ». C'est confondre le délictuel et le contractuel; l'article 1384 ne concerne que le délictuel, et il est beaucoup plus juridique de l'appliquer au transport bénévole qu'au transport onéreux, puisque ce dernier a incontestablement le caractère contractuel, alors que la nature du transport bénévole est sujette à discussion.

Le Tribunal civil de Compiègne, après avoir rejeté l'idée de responsabilité contractuelle, semble insinuer dans son jugement du 10 mars 1920 qu'il y aurait une distinction à faire entre le *simple passant*, complètement étranger à l'automobiliste et « à la mise en marche ou à la manipulation de la chose dont cette même personne avait la garde », et qui se trouve ainsi « vis-à-vis » de cette personne et de la chose « *un véritable tiers* » — et les *invités*, qui ne seraient pas de véritables tiers « puisque » d'autre part il est reconnu que c'est d'un commun accord que » la chose inanimée a été mise en marche et que Cugnien et sa » femme sont montés sur cette chose, sont entrés en contact

» avec elle par le fait de leur seule volonté et pour leur agré-
» ment ».

Nous avouons ne pas comprendre. Ou l'invité est un contractant, ou bien, si la responsabilité est délictuelle, il est un tiers aussi bien que le passant. Existerait-il une deuxième espèce de tiers, s'ajoutant à celle des « véritables tiers » ? L'admettre, dit M. Josserand, ce serait « établir dans la catégorie des tiers une sous-distinction contraire à la tradition et à la raison (1) ». D'ailleurs, l'article 1384 ne fait aucune différence et « il n'y a pas lieu d'introduire dans la loi une distinction que son texte ne comporte pas (2) ».

Un autre argument a été soulevé en faveur de la non application de l'article 1384, celui de la « pluralité de gardes » ou de la « garde commune ». « Si le gardien de l'automobile, écrit M.
» Ripert, a l'obligation de garder la chose comme dangereuse,
» cette obligation légale existe à l'égard des personnes qui ne
» se servent pas elles-mêmes de la chose. Mais il y aura une
» sorte de garde commune du véhicule par toutes les person-
» nes qui l'occupent et il est par conséquent difficile de présu-
» mer la faute de l'une d'elles (3). »

On peut tout d'abord objecter qu'il est tout de même plus logique de présumer la faute du conducteur que celle de l'invité. Mais une réfutation péremptoire de l'argument ci-dessus a été faite par le Tribunal Civil de la Seine (jugement du 19 mai 1925) :

« Attendu qu'il est vainement plaidé au nom du défendeur
» qu'en tout cas la responsabilité prévue par l'article 1384 qui
» se rattache à la garde même de la chose, incomberait à tous
» ceux qui s'en servent, et par suite en l'espèce, aussi bien à la
» demoiselle Arnould, qui, se trouvant dans la voiture, avait la
» possibilité de prendre toutes les dispositions pour qu'elle ne
» nuise pas, notamment d'en surveiller et régler la marche, —
» qu'à celui-là même qui la conduisait;

» Attendu que la garde d'une chose, au sens de l'article 1384,
» ne saurait être confondue avec l'usage de cette chose; qu'elle
» appartient exclusivement à celui qui a le pouvoir et par suite
» l'obligation de prendre toutes les dispositions de nature à l'em-

(1) D. H. Chr. 1926-24. — V. dans le même sens, Henri Mazeaud, note au S. 1927-1-217.

(2) En ce sens, trois arrêts de la première Ch. de la Cour de Lyon (27 octobre 1921 — 14 octobre 1922 — 24 mars 1923) avec lesquels l'arrêt du 23 mai 1925 précité est en contradiction. V. aussi T. civ. Bourg, 27 juillet 1926.

(3) Note au D. 1927-1-99.

» pêcher de préjudicier à autrui; qu'il est difficile d'admettre » que cette garde puisse être dévolue à plusieurs personnes qui » pourraient concevoir des mesures de protection différentes » et contraires! »

Enfin, si tous les occupants de la voiture en avaient la garde, il faudrait admettre que le passant victime d'un accident aurait une action contre tous, ce qui est absurde.

Il faut donc décider qu'en principe l'application de l'article 1384, à supposer qu'elle doive être faite aux accidents causés par les automobiles, bicyclettes et autres véhicules dangereux, le soit aussi bien à l'égard des bénéficiaires d'un transport gracieux qu'à l'égard des passants (1). Cette solution a été admise implicitement par un grand nombre d'arrêts, soit qu'ils aient distingué entre l'accident causé par la faute du conducteur et celui qui est dû à un vice de la chose, soit qu'ils n'aient pas fait cette distinction et aient appliqué l'article 1384 à tous les accidents (2). Et certaines décisions ont explicitement affirmé que le caractère bénévole du transport n'y mettait pas obstacle (3).

Quel est, à ce sujet, l'avis de la Cour de Cassation ? On a cru pouvoir invoquer en faveur de la non-application, un arrêt de la Chambre des Requêtes du 29 mars 1927 et en faveur de l'application un arrêt de la Chambre Civile du 26 octobre 1927. En réalité aucun de ces deux arrêts n'a eu à trancher la question, le premier ayant été rendu dans une espèce où la faute était prouvée et la question n'étant pas posée par le pourvoi en ce qui concerne le second arrêt.

Par contre un récent arrêt de la Chambre Civile du 27 mars 1928 (arrêt Gasse), a nettement tranché la question en écartant l'application de la présomption.

Cet arrêt, dont l'importance est considérable, contient notamment les attendus suivants :

« Attendu, en effet, que l'arrêt attaqué (4) déclare que « c'est » par pure complaisance de la part de Saby que les époux » Gasse ont pris place dans son automobile pour faire l'excur- » sion au cours de laquelle l'accident est survenu » ; qu'il résulte » de cette constatation que la responsabilité de Saby ne pou-

(1) En ce sens, Blaisot, note au Rep. Commaille, 1926-5554.

(2) L'un des tous premiers jugements qui aient appliqué l'article 1384 aux accidents d'automobile a été rendu en matière de transport gracieux. (T. civ., Avignon, 5 décembre 1905).

(3) Outre les décisions déjà citées, on peut signaler : T. civ. Lyon, 4 décembre 1923 — Douai, 30 novembre 1925 (arrêt Vincent c. Liénard) — Angers, 29 juin 1926 — Chambéry, 26 octobre 1926 — Orléans, 23 février 1927 — Bordeaux, 12 mai 1927 — Grenoble, 21 juin 1927 — Caen, 14 octobre 1927.

(4) Riom, 29 mai 1925.

» vait être engagée que par l'accomplissement d'une faute qu'il » faudrait démontrer;

» Attendu, en effet, que la présomption instituée par l'art. » 1384 alin. 1er C. Civ., à l'encontre du gardien d'une chose » mobilière inanimée soumise à la nécessité d'une « garde » en » raison du danger qu'elle peut faire courir à autrui, a été éta- » blie pour protéger, en assurant, le cas échéant, leur indem- » nisation, les victimes du dommage causé par une chose à l'u- » sage de laquelle elles n'ont point participé; que cette pré- » somption ne peut donc être invoquée contre le gardien d'une » voiture automobile par ceux qui ont pris place dans cette » voiture, soit en vertu d'un contrat, soit à la suite d'un acte » de courtoisie purement bénévole; que les premiers trouvent » leur protection dans les obligations imposées au transporteur » par les stipulations expresses ou implicites du contrat; que, » quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre » gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des » dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes, ils ne peuvent » obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que » s'ils établissent, à sa charge ou à celle de son préposé, une » faute qui leur soit imputable dans les termes des art. 1382 et » 1383 C. Civ. »

La thèse de la Chambre Civile, affirmée par un second arrêt du 11 juin 1928, a été également adoptée par la Chambre des Requêtes dans un arrêt du 9 juin 1928 (1).

La solution fournie par la Cour de Cassation, pour équitable qu'elle soit, apparaît cependant comme tout à fait arbitraire. La Cour suprême, qui, dans son arrêt Rauscher, se refusait à distinguer suivant que la chose était mue ou non par la main de l'homme lors de l'accident, sous prétexte que le texte de l'article 1384 § 1er ne distinguait pas, n'hésite pas à établir une distinction entre les victimes suivant qu'elles ont ou non participé à l'usage de la chose alors que cette distinction n'existe point non plus dans le texte. On se demande sur quels arguments juridiques et historiques elle se fonde pour décider que la présomption de l'article 1384 paragraphe premier aurait été établie exclusivement dans l'intérêt des victimes n'ayant point participé à l'usage de la chose. Il est vraisemblable tout d'abord que les rédacteurs du Code n'ont pas entendu créer de présomption de responsabilité du fait des choses et ce n'est que vers la fin du dix-neuvième siècle qu'on a songé à utiliser la rédaction ambiguë du paragraphe premier de l'article 1384. Mais il est ab-

(1) V. aussi T. civ. Seine, 16 avril 1928.

solument certain que les travaux préparatoires, à supposer même comme on l'a soutenu qu'ils puissent justifier la nouvelle interprétation jurisprudentielle, n'autorisent nullement à supprimer la présomption au cas où la victime a concouru à l'usage de la chose. La solution de la Cour Suprême présente au surplus cette singularité que, si l'on s'en réfère du moins à la rédaction de l'arrêt, le voyageur est présumé avoir eu pleine connaissance des dangers auxquels il s'exposait, alors que la Cour Suprême ne relève rien dans l'arrêt de la Cour d'Appel qui puisse lui permettre d'affirmer qu'en l'espèce le voyageur avait eu conscience des risques qu'il courait. La Chambre Civile semble donc vouloir créer à la charge du voyageur une présomption d'acceptation des risques. Une telle solution est évidemment des plus arbitraires. Et si le monde juridique a accueilli avec faveur un arrêt qui, réagissant contre la jurisprudence de la majorité des Cours d'Appel, à écarter l'application de la présomption de faute au transport bénévole, il faut bien reconnaître que si la solution est conforme à l'équité, elle est loin d'être satisfaisante du point de vue de la technique juridique et il n'est pas certain qu'elle soit unaniment admise.

Aussi bien la fragilité de cette solution jurisprudentielle n'a-t-elle pas échappé au législateur. Et bien que la proposition de loi de M. Humbert Ricolfi, député, ait été déposée le 8 novembre 1927 (1), soit antérieurement à l'arrêté de Cassation précité, il y aurait encore intérêt à ce qu'elle soit votée, car seul un texte législatif peut atténuer les règles de la preuve en ce qui concerne le voiturier de complaisance, si l'on se place sur le terrain délictuel. La proposition Poitou-Duplessy tendait à améliorer le sort du voiturier de complaisance en ce qui concerne le principe de la responsabilité, la proposition Ricolfi l'améliorerait en ce qui concerne la preuve. La proposition Ricolfi, « tendant à définir la responsabilité de l'automobiliste », ne vise pas seulement le transport bénévole. Elle tend à consacrer la solution des arrêts Bessières et Jeand'heur en ce qui concerne la présomption de faute, tout en l'écartant au cas de transport bénévole, et en repoussant la théorie du « risque créé ». Nous ne l'étudierons qu'en tant qu'elle intéresse le voiturier de complaisance.

Dans l'exposé des motifs, M. Ricolfi relève les hésitations et les contradictions de la jurisprudence en ce qui concerne le transport bénévole. Il justifie en ces termes l'exonération de la présomption :

(1) J. Off. Doc. Parl. année 1927, Annexe n° 4997.

« Nous estimons qu'en matière de transport bénévole la victime transportée devra établir la faute de son conducteur bénévole. Celui qui accepte de monter dans une voiture automobile s'engage, en effet, tacitement à partager avec le conducteur les risques normaux.

» Mais, a-t-on dit, si le voyageur pensait d'être accidenté en cours de transport, il n'accepterait pas de prendre place dans la voiture. On peut répondre à cet argument : ou bien l'accidenté prouve la faute de l'automobiliste et c'est en toute justice qu'il sera indemnisé du préjudice subi, ou bien l'accidenté ne prouve rien et il serait trop rigoureux de rendre le conducteur de plein droit responsable des dommages survenus à ceux qu'il a eu la civilité d'inviter.

» Enfin, si le cas fortuit est établi, il est juste que transporteur et transporté en subissent également les conséquences. »

Aussi, ajoute M. Ricolfi, « en matière de transport bénévole, nous proposons le droit commun et l'applicabilité de l'article 1382 du Code Civil, le risque encouru étant pratiquement le même pour le transporteur et le transporté, mais le transporteur pouvant commettre une faute à sa charge ».

Voici enfin quelle est la teneur du projet de loi :

Proposition de loi.

Article premier. — La présente loi est applicable à tous les véhicules automobiles circulant sur les routes.

Article 2. — Les personnes qui utilisent des véhicules automobiles pour leur agrément ou l'exercice de leur profession sont présumées responsables des dommages qu'ils causent par leur voiture.

Article 3. — La présomption de faute édictée par l'article précédent ne sera écartée que par la preuve de la force majeure, du fait d'un tiers, ou d'une faute de la victime.

Article 4. — La responsabilité des articles 2 et 3 n'est pas encourue par les automobilistes en cas de collision de deux véhicules automobiles ou d'un véhicule automobile et d'un véhicule à traction animale. Les articles 1382 et 1385 du Code Civil sont applicables.

Article 5. — La présomption de faute de l'article 2 ne s'applique pas au dommage survenu à une personne bénévolement transportée.

Nous n'avons pas à apprécier la proposition Ricolfi en tant qu'elle consacre la jurisprudence inaugurée par les arrêts Bessières et Jeand'heur. L'article 5 nous paraît devoir être ap-

prouvé, mais nous regrettons que l'application de la loi restreinte à la circulation automobile. Il semble illogique en effet d'avoir un régime de preuve favorable en matière de transport gracieux automobile, et un régime défavorable lorsqu'il s'agira d'autres modes de transport. Enfin, le projet ne s'occupe que de la question de preuve, et laisse subsister entière la question de l'étendue de la responsabilité du voiturier de complaisance. Il aurait besoin d'être complété par la proposition Poitou-Duplessy.

Quoi qu'il en soit, si l'on veut rester sur le terrain de la responsabilité délictuelle, la solution législative est la seule possible, toute solution jurisprudentielle devant nécessairement ou bien aboutir logiquement à des résultats peu équitables, ou bien donner libre cours à l'arbitraire.

2° *Article* 1385. — Il faut évidemment raisonner en présence de cet article comme pour l'article 1384 ; il n'y a aucune raison juridique qui permette d'écarter son application lorsqu'il s'agit du transport gracieux. D'ailleurs la question a été très rarement débattue ; la doctrine ne s'y est pas intéressée et les documents de jurisprudence sont plutôt rares.

L'applicabilité de l'article 1385 est admise par un arrêt de Caen (12 novembre 1913), qui en fait a appliqué l'article 1383 parce qu'une faute était prouvée. Un jugement du Tribunal de Marennes du 5 juin 1923 a refusé d'appliquer l'article 1385 parce qu'il n'était pas établi en l'espèce que l'accident eût été causé par le fait de l'animal, mais le Tribunal invoquait un second moyen ainsi conçu :

« Attendu, au surplus, que si l'on s'en réfère aux principes » d'équité, qui dominent la matière, l'on comprendrait difficilement que le conducteur d'une voiture à cheval dut dans » une situation moins favorable que l'automobiliste protégé par » l'article 1382;

» Qu'il serait injuste que celui qui a rendu un service gracieux à un tiers en l'acceptant dans sa voiture, voit sa complaisance se retourner contre lui, par application d'une présomption légale qui serait détournée de son véritable but et » qui équivaudrait à une véritable assurance gratuite contre les » risques d'accident; tandis qu'il est rationnel d'admettre que » le voyageur qui a sollicité ce service ait implicitement accepté de se faire transporter à ses risques et périls, hors le » cas de faute certaine du conducteur. »

Ce second moyen comprend trois branches.

1° L'article 1385 met le voiturier de complaisance dans une

situation plus défavorable s'il conduit une voiture hippomobile qu'une autre.

2° L'application de la présomption est injuste.

3° Elle doit être écartée en vertu de l'acceptation des risques.

Nous n'avons pas à revenir sur la question de l'acceptation des risques. En ce qui concerne la comparaison avec l'automobiliste elle ne procède plus depuis l'arrêt du 29 juillet 1924. Quant à l'injustice de la solution, elle nous paraît certaine, mais si l'argument peut convaincre les esprits partisans de l'équité avant tout, il ne vaut rien contre ceux qui objectent la lettre des textes. Le Tribunal lui-même a senti qu'il n'était pas suffisant d'indiquer qu'une solution était injuste pour faire prévaloir la solution opposée, et qu'il fallait insister sur le caractère « rationnel » aussi bien que sur le caractère équitable. Et sa décision, indépendamment de la question de fait, ne peut se justifier en droit que par l'argument tiré de l'acceptation des risques.

Notons que sur appel, la Cour de Poitiers a confirmé le jugement ci-dessus par un arrêt du 19 décembre 1923, s'appuyant explicitement sur l'absence de preuve du fait de l'animal, pour écarter l'application de l'article 1385, mais adoptant les motifs non contraires dudit jugement.

En résumé l'équité ne commande pas l'application de la présomption de faute et paraît, bien au contraire, exiger qu'elle soit écartée. Mais le droit strict s'y opposant, il vaut mieux, guidés par l'équité mais sans se fonder exclusivement sur elle, chercher une solution qui ne soit pas en contradiction avec les textes. Toutefois, si les motifs tirés de l'équité pure n'ont pu et ne semblent pas pouvoir emporter l'adhésion des juridictions civiles, il semble bien que les juridictions administratives, qui ne sont pas liées par les textes du Code Civil, se conformeront à la jurisprudence instaurée par le Conseil d'Etat dans l'arrêt Liévin et n'étendront pas la présomption de faute au cas du transport bénévole. Si rares que puissent être les transports bénévoles en matière administrative, voilà toujours, dans le domaine de la preuve, un résultat obtenu. De même l'application des articles 1384 et 1385 pourrait automatiquement être écartée si une évolution jurisprudentielle venait à fonder sur l'idée de profit la responsabilité qu'ils édictent; mais une telle évolution est peu probable.

SECTION III.

CONSÉQUENCES DE LA THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ DÉLICTUELLE AU POINT DE VUE DE LA FIXATION DU MONTANT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Lorsque le principe d'une responsabilité est admis et que l'existence de cette responsabilité est prouvée, il y a lieu pour le Tribunal de fixer le montant des dommages-intérêts.

En matière contractuelle, les Tribunaux doivent se conformer aux règles édictées par les articles 1150 et suivants. Mais il est unanimement admis que ces articles ne concernent pas la responsabilité délictuelle (1). L'article 1382 se borne à dire que l'auteur du dommage doit, s'il est causé par sa faute, « le réparer »; on s'accorde à penser qu'en l'absence de toute formule restrictive, cette réparation doit être complète (2). On ne tient compte que de dommage résultant directement et immédiatement de l'acte fautif (3).

Partant de ces principes, les Tribunaux n'hésitent pas à accorder aux victimes d'accidents des indemnités souvent fort élevées (plusieurs centaines de mille francs). Ils ont à ce sujet un pouvoir souverain d'appréciation (4).

Sur ce point encore, la théorie délictuelle apparaît donc comme très défavorable au voiturier de complaisance. Aussi a-t-on cherché à utiliser précisément le pouvoir d'appréciation des Tribunaux pour atténuer la rigueur d'une telle solution. Ne peut-on admettre, par exemple, que les dommages-intérêts seront moins élevés en cas de faute légère que si la faute est lourde ? La responsabilité étant une peine civile, ne doit-elle pas comme toute peine être proportionnée à la faute (5) ?

Un arrêt a même parlé de « circonstances atténuantes » (6).

L'application de cette théorie pourrait être faite au transport bénévole; les Tribunaux, usant de leur pouvoir d'appréciation, auraient toute facilité, à moins d'imprudence caractérisée, pour considérer la faute du voiturier comme légère ou diminuer le montant des dommages-intérêts.

---

(1) V. not. Laurent, XX, 523 — Aubry et Rau, quatrième éd, IV, 445.
(2) Demogue, Obligations, IV, 453, 460 et les renvois — Planiol, II, 896.
(3) Demogue, op. cit., 461 et s.
(4) Aubry et Rau, II, § 445 — Laurent, XX, 525 — Lalou, Responsabilité, 27 et 33. — Req. 16 août 1860.
(5) En ce sens, Laurent, XX, 530 — Sourdat, Responsabilité, I, 659 — Liège, 20 février 1810 — Toulouse, 29 avril 1826.
(6) Nîmes, 29 avril 1863.

Signalons toutefois que pour certains la gravité de la faute doit demeurer sans influence sur le montant des dommages-intérêts qui doivent représenter l'intégralité du préjudice causé (1).

Les Tribunaux ne pourront-ils du moins atténuer le montant des dommages-intérêts en tenant compte du caractère bénévole du transport et des relations d'amitié ou d'affection qui existaient entre le voiturier et l'invité? Il est certain que cette gratuité est insuffisante *par elle-même* pour supprimer la responsabilité, mais l'ordre public ne semble pas mettre obstacle à une légère diminution du montant des dommages-intérêts, et n'est-ce pas violer la justice et l'équité, que de traiter aussi sévèrement le voiturier de complaisance que le transporteur à titre onéreux que le conducteur qui écrase un passant ?

Cette diminuation des dommages-intérêts en raison des circonstances de la cause, est, pour M. Josserand (2), la seule solution au problème qui nous occupe, si le voiturier n'a pu prouver une faute de la victime. Elle a été admise par quelques décisions (3), mais d'autres l'ont rejetée en termes formels (4). La faute du voiturier de complaisance, d'après celles-ci, « en» traîne les mêmes conséquences pénales ou civiles que dans » l'hypothèse d'un transport rémunéré ». La victime a le droit, dans un cas comme dans l'autre, d'obtenir la réparation intégrale du préjudice subi (5). Et la Cour de Lyon, dans un arrêt du 30 décembre 1926, s'oppose formellement à toute atténuation:

» Attendu que plusieurs auteurs prétendent encore que dans » l'allocation des dommages-intérêt à la victime on doit tenir » compte du fait que le transport a eu lieu à titre gratuit; ils » déclarent qu'il est juste de ne pas faire supporter une trop » lourde responsabilité à celui qui rend un service gratuit et de » modérer en ce cas la réparation;

» Attendu que la Cour ne voit pas quelles sont les règles de » droit sur lesquelles ils s'appuient lorsqu'ils émettent cette » opinion (6) ; que si le conducteur bénévole est déclaré res» ponsable de l'accident, il est, aux termes du Code Civil et sans » contestation possible, tenu de réparer complètement le pré-

(1) Planiol, note au D. 1905-1-297.

(2) D. H. Chr. 1926-24. — V. aussi Bartholomot, thèse, p. 89, qui admet que le juge doit tenir compte des notions de morale, d'équité et de charité pour fixer le montant des dommages-intérêts.

(3) Douai, 30 novembre 1925, 2 arrêts précités. — Jugement réformé par Besançon, 11 avril 1927.

(4) Nîmes, 19 mai 1924 — T. civ. Château-Thierry, 5 mars 1925 — T. civ. Nord, section de Lille, 1er février 1927 — Besançon, précité.

(5) Poitiers, 1er mars 1926.

(6) En ce sens, Besançon, précité.

» judice éprouvé par la victime, à moins que celle-ci ait elle-
» même commis une faute qui entraînerait entre les parties un
» partage de cette responsabilité ;

... » Attendu... que si les Tribunaux n'accordaient pas à un
» transporté gratuit, victime de l'accident, le montant intégral
» des dommages-intérêts qui lui sont légitimement dus, cette
» réduction dans la réparation du préjudice éprouvé, profite-
» rait non à l'automobiliste, mais en réalité, à sa Compagnie
» d'assurances. »

Le dernier argument est un peu spécieux. D'abord les voituriers de complaisance ne sont pas toujours assurés ou peuvent être insuffisamment couverts. D'autre part, n'est-il pas juste que la Compagnie d'assurances, qui aura en définitive la charge d'indemniser la victime, ne le fasse que dans la mesure où le voiturier l'aurait fait lui-même (1) ?

Mais la Cour est mieux inspirée, du moins au point de vue juridique, lorsque, se tenant aux principes du droit strict, elle refuse d'appliquer des principes d'équité qu'elle considère comme contraires à la loi et au droit. Il est clair, en effet, que nos anciens auteurs et les rédacteurs du Code Civil, ont toujours considéré que l'auteur d'une faute devait réparation entière à la victime. Dans sa note au D. 1905-1-297, M. Planiol fait appel à l'autorité de Domat et cite les paroles du tribun Bertrand de Greuille. Celui-ci après s'être demandé s'il n'y avait pas « quelque injustice » à punir un homme « pour une action qui par-
» ticipe uniquement de la faiblesse et du malheur, et à laquelle
» son cœur et son intention sont absolument étrangers », affirme cependant que « la loi ne peut balancer entre celui qui se
» trompe et celui qui souffre ». Et il ajoute : « Partout où elle
» aperçoit qu'un citoyen a éprouvé une perte, elle examine s'il
» a été possible à l'auteur de cette faute de ne pas la causer et
» si elle trouve en lui de la légèreté ou de l'imprudence, elle
» doit le condamner à la réparation du mal qu'il a fait. »

Il est permis de trouver cette solution trop dure. Une évolution vers un droit plus large, plus aéré, plus souple, mais aussi plus flottant et plus incertain, laissant à l'arbitraire une place peut-être excessive, s'est faite au cours du dix-neuvième siècle ; M. Gény et d'autres à sa suite ont tendance à donner à la jurisprudence le pouvoir non seulement d'interpréter, mais de compléter ou de transformer les textes. Nous n'avons pas à prendre

(1) Sur l'influence, excessive à notre avis, que le développement de l'assurance a exercé sur l'évolution de la notion de responsabilité, v. de Lagarde, Responsabilité et assurance, thèse, Montpellier, 1925, p. 147.

parti. Nous avons seulement, en ce qui nous concerne, rappelé les principes juridiques essentiels, car si désireux que nous soyons de nous arrêter à une solution équitable, il nous importe en même temps que cette solution ne soit pas antijuridique.

Si les Tribunaux veulent faire appel à l'équité, qu'ils ne la dressent contre le droit, mais qu'ils s'en inspirent sans en parler. Et il est infiniment probable que le plus souvent, sans que nous puissions le savoir par la lecture de leurs décisions, les juges auront fait bénéficier le voiturier de leur indulgence, en se montrant plus exigeants pour la preuve, pour le caractère fautif de l'acte, et en fixant à un chiffre très modéré les dommages-intérêts. Mais ils l'ont fait sans le crier sur les toits, et devant leurs constatations de fait souveraines, la Cour de Cassation devra toujours s'incliner. La solution par l'équité pure est une solution de fait, ce n'est pas une solution de droit.

Malgré l'ingéniosité de ses partisans et la hardiesse de certaines de ses conceptions, la théorie de la responsabilité délictuelle, complexe et contradictoire, ne peut logiquement aboutir à des solutions équitables. Et si, théorie dominante en doctrine et jurisprudence, elle a pu en pratique conduire à des résultats acceptables, ces résultats sont demeurés fragmentaires, précaires, arbitraires. Arbitraires, parce que ni les textes ni même les principes ne le justifient ; précaires et fragmentaires, à raison même de leur caractère arbitraire. Une conception inexacte ne peut normalement donner de bons résultats.

Par contre, une théorie harmonieuse et logique y doit conduire par sa vertu propre. Harmonieuse et logique, la théorie de la responsabilité contractuelle réunit ces qualités; il nous reste à voir si ses conséquences pratiques correspondent à ce que nous pouvons attendre d'elle.

CHAPITRE II.

LES CONSÉQUENCES PRATIQUES DE LA THÉORIE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE.

SECTION I.

AU POINT DE VUE DE L'ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ.

En principe, lorsqu'il n'exécute pas son obligation, le débiteur contractuel peut être condamné à des dommages-intérêts. Mais il est exonéré « toutes les fois qu'il justifie que l'inexécu-» tion provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être im-» putée ». (Art. 1147 C. Civ).

Cette « cause étrangère » est la même que celle qui exonère le débiteur délictuel de la responsabilité objective, savoir : cas fortuit ou de force majeure (art. 1148 C. Civ.), faute exclusive du créancier ou d'un tiers. Si cette faute n'est pas exclusive, la responsabilité est seulement atténuée. Toutes ces notions ont été étudiées à propos de la responsabilité délictuelle ; il est inutile d'y revenir.

Enfin, il a toujours été admis que le débiteur contractuel ne répond pas de sa faute très légère (celle que l'homme le plus habile n'aurait pu éviter), mais répond de sa faute même légère et abstraitement envisagée (celle que n'aurait pas commise un homme très avisé, très soigneux et très diligent).

Est-ce à dire que le voiturier de complaisance répondra toujours de sa faute légère in abstracto ? La solution serait rigoureuse, et la différence, au point de vue pratique, serait mince entre la théorie délictuelle et la théorie contractuelle ; celle-ci se bornerait à exonérer le voiturier de sa faute très légère, faute très rare en pratique. Ne faut-il pas, allant plus loin, exonérer le voiturier de sa faute même simplement légère, abstraitement ou même concrètement envisagée ? Une telle solution peut être justifiée soit par l'acceptation des risques, soit par le caractère gratuit du contrat de complaisance.

§ I. *Exonération conventionnelle.*

(Théorie dite « de l'acceptation des risques » (1), appliquée à la responsabilité contractuelle.)

La théorie de l'acceptation des risques ne semble pas avoir été jusqu'ici appliquée à la responsabilité contractuelle. Il semble pourtant, à première vue, qu'une telle application eût rencontré beaucoup moins d'opposition qu'en matière de responsabilité délictuelle.

En ce qui concerne l'existence de la clause d'exonération, elle est beaucoup plus facile à admettre, puisque par hypothèse il y a convention. En ce qui concerne sa validité, nous avons vu qu'elle est plus facilement admise en matière de faute contractuelle qu'en matière de faute délictuelle (2), à l'exception, toutefois, du dol et de la faute contractuelle lourde. On pourrait donc présumer une convention d'exonération de fautes légères, qui aurait pour effet de ne rendre le voiturier responsable que de sa faute lourde.

Mais si les partisans de la théorie de la responsabilité contractuelle ont négligé de faire appel à l'idée d'une convention d'exonération, c'est à bon droit, semble-t-il. Si l'existence et la validité de la convention sont plus facilement admissibles qu'en matière délictuelle, elles peuvent cependant être discutées. En ce qui concerne l'existence, on peut faire remarquer que la conclusion d'un contrat de transport bénévole n'implique pas ipso facto une exonération de responsabilité ; en ce qui concerne la validité de cette convention, on peut objecter que si l'exonération des fautes contractuelles légères est permise, elle cesse de l'être, pour des motifs d'ordre public, lorsque la vie humaine est en cause. Il est donc préférable d'écarter la théorie de l'acceptation des risques, puisque on peut arriver à un résultat tout aussi favorable au voiturier par le jeu normal des principes de la responsabilité contractuelle, lorsqu'il s'agit d'un contrat gratuit.

§ II. — *Application des principes des contrats gratuits.*

Le transport bénévole constitue un contrat de complaisance. Mais le contrat de complaisance, nous l'avons vu, n'a pas été organisé par le législateur. Les principes généraux posés par les art. 1146 et suivants ne visent que les contrats synallagmatiques.

(1) Sur le sens de cette expression, v. p. 82.
(2) P. 98 et s.

Suivant quels principes faudra-t-il organiser le contrat de complaisance, plus spécialement en ce qui concerne la responsabilité du débiteur ?

Si ces principes ne sont nulle part inscrits dans le Code, parce que nulle part le Code n'a règlementé le contrat de complaisance, on peut chercher à les dégager des textes fragmentaires consacrés par le législateur à tel ou tel contrat gratuit en particulier. Et l'examen de ces textes conduit à penser que la responsabilité du débiteur contractuel doit être moindre au cas de contrat gratuit qu'au cas de contrat synallagmatique.

Une telle solution a été formulée en ces termes par un jugement du Tribunal de Bayonne du 6 mai 1913 :

« Attendu que notre Code est dominé par ce principe qu'à la » garantie de l'obligation doit correspondre une sévérité atténuée, » lorsqu'il s'agit d'apprécier en matière de faute la responsabilité » du débiteur ; que le législateur a indiqué qu'en pareil cas le » débiteur ne peut être tenu que de sa faute lourde ;

« Attendu que ce principe a été étendu à la matière des succes- » sions bénéficiaires (art. 804) ; du dépôt (articles 1927, 1928), » du mandat (article 1992) ; que c'est d'ailleurs une solution du » bon sens. »

La même solution a été admise par le Tribunal Civil d'Argentan (19 mars 1913), la Cour de Paris (24 mai 1912) et la Cour de Lyon (19 février 1926). Le Tribunal Civil de la Seine (19 mai 1925) et la Cour de Dijon (14 juin 1927) ont également comparé la gratuité du transport envisagé à celle du mandat et du dépôt, mais ils ont en outre fait appel à la théorie de l'acceptation des risques, que nous avons étudiée plus haut, et ont fondu deux arguments très différents en un seul, d'où une certaine obscurité de rédaction (1).

---

(1) Rédaction du jugement de la Seine : « que, de même qu'en matière » de mandat, la loi a entendu appliquer moins rigoureusement les princi- » pes de la responsabilité à celui dont le mandat est gratuit qu'à celui qui » reçoit un salaire (art. 1992 du Code Civil), de même on doit présumer que » dans le contrat spécial qui intervient entre un transporteur et un trans- » porté gratuitement, ce dernier accepte d'une façon implicite le risque » normalement inhérent... etc. »

Rédaction de l'arrêt de Dijon : « qu'il y a là un risque qui ne peut incom- » ber à celui qui s'oblige bénévolement, pas plus à l'automobiliste qui » transporte gratuitement qu'au mandataire gratuit (art. 1992 C. civ.) ou au » prêteur à usage. »

Ces deux rédactions instituent des comparaisons dont les deux termes ne se répondent pas. La question du risque ne se pose pas pour le mandat ni pour le dépôt, et si le mot « risque » est employé, à leur sujet, c'est avec une signification un peu spéciale. Il faut bien distinguer les deux arguments : 1° gratuité du contrat exonérant de la faute légère, 2° accep-

Le principe général auquel fait allusion le Tribunal de Bayonne est posé en ces termes par l'art. 1137 C. Civ. :

« L'obligation de veiller à la conservation de la chose, soit que » la convention n'ait pour objet que l'utilité de l'une des parties, » soit qu'elle ait pour objet leur utilité commune, soumet celui » qui en est chargé à y apporter tous les soins d'un bon père de » famille.

« Cette obligation est *plus ou moins étendue relativement à* » *certains contrats*, dont les effets, à cet égard, sont expliqués » sous les titres qui les concernent. »

Ce principe est appliqué à ceux qui rendent des services gratuits dans un certain nombre d'articles que nous allons citer :

Art. 804. — « Il [l'héritier bénéficiaire] n'est tenu que des » fautes graves dans l'administration dont il est chargé. »

Art. 1374. — « Il [le gérant d'affaires] est tenu d'apporter à la » gestion de l'affaire tous les soins d'un bon père de famille. »

« Néanmoins les circonstances qui l'ont conduit à se charger de » l'affaire, peuvent autoriser le juge à modérer les dommages-» intérêts qui résulteraient des fautes ou de la négligence du gé-» rant. »

Art. 1891. — « Lorsque la chose prêtée a des défauts tels, » qu'elle puisse causer du préjudice à celui qui s'en sert, le prê-» teur est responsable, s'il connaissait les défauts et n'en a pas » averti l'emprunteur.»

Art. 1898. — « Dans le prêt de consommation, le prêteur est » tenu de la responsabilité établie par l'art. 1891 pour le prêt » à usage. »

Art. 1927. — Le dépositaire doit apporter, dans la garde de la » chose déposée, les mêmes soins qu'il apporte dans la garde des » choses qui lui appartiennent. »

Art. 1928. — La disposition de l'article précédent doit être ap-» pliquée avec plus de rigueur : 1° si le dépositaire s'est offert » lui-même pour recevoir le dépôt ; 2° s'il a stipulé un salaire » pour la garde du dépôt ; 3° si le dépôt a été fait uniquement » dans l'intérêt du dépositaire ; 4° s'il a été convenu expressé-» ment que le dépositaire répondrait de toute espèce de faute. »

Art. 1992. — « Le mandataire répond non seulement du dol, mais encore des fautes qu'il commet dans sa gestion. »

« Néanmoins la responsabilité relative aux fautes est appliquée

---

tation des risques. Cette distinction n'a pas été faite par M. de Lagarde (thèse citée, p. 165, note 7) qui confond les deux arguments et semble vouloir appliquer les règles des contrats gratuits en matière délictuelle, ce qui, nous l'allons voir, est une erreur.

» moins rigoureusement à celui dont le mandat est gratuit qu'à » celui qui reçoit un salaire. »

Sous des rédactions différentes, « faute grave », « moins rigoureusement », « modérer les dommages et intérêts », etc., on remarque la même idée, celle de tenir compte de la gratuité et de la bienveillance pour atténuer la responsabilité. Idée que M. Paul Esmein a justifiée en ces termes : « L'idée que celui qui rend un » service gratuit doit être tenu moins sévèrement que celui qui » reçoit une rémunération répond à un profond sentiment de jus- » tice. Ce n'est pas seulement l'idée qu'une reconnaissance est » due, qui doit faire modérer les prétentions du créancier, c'est » aussi l'idée qu'un certain équilibre doit exister entre le bénéfice » et la charge, idée qui intervient dans la notion de contrat synal- » lagmatique, et qui conduit, lorsque l'obligé a été mû par une » intention libérale, à atténuer sa responsabilité. Ayant ce fon- » dement, l'idée doit avoir une portée générale et s'applique à » tous les cas d'obligation assumée gratuitement (1). »

Les Tribunaux ont plusieurs fois décidé que celui qui rendait un service gracieux n'était tenu que de sa faute lourde (2).

L'extension de cette jurisprudence au transport gracieux ne semble pas souffrir de difficultés. Autrefois, la jurisprudence et les auteurs admettaient, en ce qui concerne le transport onéreux, que le voiturier promettait son habileté : « Spondet peritiam artis » (3). Une analyse plus exacte des conventions a permis de découvrir qu'en réalité le voiturier promettait au voyageur ou à l'expéditeur l'arrivée à bon port aux conditions prévues ; on est arrivé à cette solution en faisant notamment observer que le caractère onéreux du contrat conduisait à penser qu'il y avait promesse d'un résultat plutôt que d'un effort. Mais rien n'empêche d'appliquer l'ancienne théorie au transport bénévole, car en l'absence de prix tout incite à croire : 1° que le voiturier n'a entendu s'engager qu'à faire son possible ; 2° que l'invité s'est bien rendu compte que le voiturier s'engageait à faire un effort, mais non à lui procurer un résultat (4).

---

(1) Note au S. 1926-1-149.

(2) V. au cas où le locataire d'un garage accepte de garer gracieusement une voiture qui n'est pas à lui, T. civ. Seine, 26 juin 1910. — V. aussi la nombreuse jurisprudence concernant les patronages, colonies de vacances, etc.

(3) En ce sens, Guillouard, Traité du contrat de Louage, II, p. 292.

(4) Jugé (T. com. du Havre, 27 février 1924) qu'en l'absence de contrat de transport, celui qui transporte bénévolement un objet n'est pas responsable du vol de cet objet. Il n'en sera pas toujours ainsi. Le tribunal a admis l'existence d'un mandat gratuit ; comme mandataire, le voiturier aurait pu être déclaré responsable de sa faute lourde. Mais en l'espèce la discussion ne semble avoir porté que sur l'existence du contrat de trans-

Il nous semble donc aussi juridique qu'équitable de ne rendre le voiturier responsable de ses fautes que lorsqu'elles présentent un certain caractère de gravité. Et que si l'on objecte qu'une faute légère étant suffisante pour entraîner une condamnation pénale, il semble qu'elle doive donner ouverture à action civile, nous répondrons qu'il y a lieu de distinguer les deux ordres de responsabilité, et qu'un voiturier de complaisance légèrement fautif peut parfaitement se trouver pénalement responsable vis-à-vis de la société sans pour cela être civilement responsable à l'égard de la victime, si l'existence d'un contrat entre parties met obstacle à l'exercice de cette responsabilité. Nous avons vu, au surplus, en étudiant l'acceptation des risques, qu'une convention qui a pour but ou même seulement pour effet d'exonérer le voiturier des conséquences de ses fautes légères, n'est pas nécessairement contraire à l'ordre public (1).

Etant admis que la responsabilité du voiturier doit être atténuée, reste à savoir dans quelle mesure aura lieu cette atténuation. Faudra-t-il pour engager cette responsabilité que la faute du voiturier soit lourde, ou simplement qu'elle soit légère, mais concrètement appréciée (par rapport au soin qu'il donne à ses propres affaires) ?

« Faute lourde » a dit le Tribunal de Bayonne ; faute légère concrètement envisagée, semble-t-il plutôt. Cette solution s'harmonise mieux avec le principe général de l'art. 1137, qui doit nous guider avant tout, puisque cet article a été écrit aussi bien pour les contrats gratuits que pour les contrats synallagmatiques (2), et que nous n'avons pas de raison d'appliquer au transport gracieux contractuel les règles de tel contrat gratuit plutôt que celles de tel autre. La question a d'ailleurs peu d'importance pratique ; en fait, remarque M. Esmein, malgré la différence des formules, les Tribunaux apprécient sensiblement de la même manière l'étendue de la responsabilité du dépositaire, du mandataire, etc... Il y aura là une question de nuance, de mesure et d'équité, plutôt que d'une question de droit.

Cette théorie peut-elle être étendue à la responsabilité délictuelle ? M. Esmein le croit (3) « Celui qui cause préjudice à autrui » autrement qu'en n'exécutant pas ou en exécutant mal une obli-

---

port. En l'écartant, le tribunal semble admettre implicitement que le voiturier s'était engagé, non pas à accomplir le transport, mais à faire son possible pour l'accomplir.

(1) V. p. 100.

(2) V. son texte « soit que la convention n'ait pour objet que l'utilité d'une des parties ».

(3) Loc. cit.

» gation contractuelle, mais alors qu'il lui rend un service gra-
» tuit et en le lui rendant, doit bénéficier de la même atténuation
» de responsabilité (1) ». Il estime même inutile de faire appel à la théorie de l'acceptation des risques. « Cette règlementation de responsabilité doit être attachée à un règle légale bien plus qu'à une volonté présumée des parties ». La responsabilité du voiturier de complaisance devra donc être atténuée : 1° par l'excuse de certaines négligences ; 2° par la modération des dommages-intérêts ; 3° par l'écart de la présomption de faute de l'art. 1384.

Nous avouons ne pouvoir suivre M. Esmein sur ce terrain. Et c'est avec raison que M. Josserand répond : « Les textes auxquels
» on a recours pour y puiser, dans l'opinion contraire, un argu-
» ment d'analogie en faveur de celui qui rend à un tiers un ser-
» vice désintéressé, ne nous paraissent aucunement concluants.
» Outre que les décisions qu'ils renferment s'expliquent parfois
» par des considérations d'un ordre très spécial — en ce qui
» concerne l'héritier bénéficiaire par cette circonstance qu'il ad-
» ministre sa propre chose — nous ne pensons pas que l'on puisse
» transporter purement et simplement du contractuel au délic-
» tuel, des dispositions qui ont été écrites en vertu de contrats et
» de contrats spéciaux ; qu'on les étende par analogie à des con-
» ventions autres que celles pour lesquelles elles ont été écrites,
» c'est un procédé admissible, encore que discutable ; mais qu'on
» en applique le bénéfice à des tiers, alors qu'elles ne visent que
» des contractants, c'est ce que nous nous refusons à admettre....
» Entre tiers, c'est la volonté du législateur qui règle souverainement, et l'on ne voit pas qu'elle procède à un dosage de la responsabilité suivant les conditions dans lesquelles le dommage
» aurait été causé (2). »

En résumé, l'application des principes des contrats gratuits conduit à limiter à la faute légère in concreto et à la faute lourde la responsabilité du voiturier de complaisance. Cette solution apparaît comme équitable et tient compte du caractère gratuit du transport sans négliger pour cela les droits de la victime, mais il ne saurait être question de l'admettre en partant de la théorie de la responsabilité délictuelle ; cette heureuse solution est propre à la théorie de la responsabilité contractuelle, dont elle se déduit logiquement et naturellement.

(1) V. aussi de Lagarde, loc. cit.
(2) D. 1927-1-138.

SECTION II.

CONSÉQUENCES PRATIQUES DE LA THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE AU POINT DE VUE DE LA PREUVE.

Celui qui réclame l'exécution d'une obligation contractuelle doit prouver l'existence du contrat qu'il invoque. Il n'y a pas à prouver l'inexécution, c'est au défendeur de prouver qu'il a exécuté son obligation.

Cette solution n'est que l'application de l'art. 1315 du Code Civil. « Celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver. »

« Réciproquement, celui qui se prétend libéré, doit justifier » le paiement ou le fait qui a produit l'extinction de son obliga- » tion. »

Dans le cas de transport onéreux, on doit établir l'existence du contrat de transport, tâche relativement facile ; le voiturier, s'il est poursuivi en dommages-intérêts pour l'inexécution de transport, devra prouver l'exécution. S'il y a eu accident, il suffit à l'invité d'établir l'existence de cet accident pour démontrer par là même que l'obligation du voiturier n'est pas correctement exécutée ; il n'a pas à faire la preuve d'une faute ; c'est au voiturier, au contraire, de prouver qu'il a tout fait pour exécuter convenablement son obligation, et que seul un cas fortuit ou de force majeure, ou toute autre cause qui ne lui est pas imputable (1), a pu mettre obstacle à cette exécution.

Si nous admettons que le voiturier de complaisance promet, non pas comme le voiturier de profession une sécurité absolue, mais seulement sa vigilance et ses efforts, « peritiam artis », il faudra décider qu'il suffit au voiturier pour se décharger de toute responsabilité, de prouver qu'il n'a commis aucune faute, solution qui était admise jadis au sujet du transport onéreux avant le revirement de la Cour de Cassation en 1911 (2).

Mais ne faut-il pas aller plus loin et dire que le voiturier n'a aucune preuve à faire, l'invité devant non seulement établir la réalité du transport bénévole, mais encore l'existence d'une faute du voiturier ?

Cette solution n'a jamais été proposée en doctrine ou en juris-

(1) V. plus haut p. 117 et s.
(2) V. plus haut p. 52.

prudence ; il semble pourtant qu'elle soit commandée non seulement par l'équité, mais par le bon sens et la tradition.

En effet, en ce qui concerne le principal des contrats de bienfaisance, la donation, il est admis unanimement, malgré le silence des textes, que le donateur n'est pas, à moins de s'y être expressément engagé, tenu vis-à-vis du donataire de l'obligation de garantie.

Ce principe résulte d'une tradition constante remontant au droit romain (1), Laurent le justifie en ces termes : « Dans la » donation, aucune des parties ne peut songer à la garantie ; » le donateur n'entend donner que ce qu'il a, la chose telle qu'il » la possède, et le donataire, qui reçoit un bienfait, ne peut pas » invoquer ce bienfait contre son bienfaiteur, pour lui demander au delà de ce que le donataire a voulu lui donner (2). » La jurisprudence ne semble guère avoir eu l'occasion d'appliquer cette solution (3), mais la doctrine l'admet comme constante (4).

Le donateur n'est donc pas obligé à la garantie, à moins de convention contraire, ou à moins de faute de sa part, où à moins qu'il ne s'agisse de son fait personnel (5).

Le donataire, pour obtenir garantie, devra donc prouver non seulement l'existence de la donation, mais celle du fait personnel ou de la faute ; encore, s'il s'agit d'une faute faudra-t-il que cette faute ait un certain minimum de gravité (6).

Ne pourrait-on étendre ce principe aux contrats de bienfaisance en général ? Rien ne s'y oppose. Si l'absence de garantie à la charge du donateur résultait d'un texte, on pourrait à la rigueur s'élever contre la généralisation d'une disposition exceptionnelle. Mais il s'agit d'un principe traditionnel, fondé sur l'équité. Les motifs qui commandent au donataire de ne point inquiéter le donateur à raison du bienfait reçu, ont exactement

(1) V. l'opinion de Labéon, fr. 18 § 3 D. de donat. XXXIX, 5. V. aussi L. 2. C. de evict. VIII, 45.

(2) Droit civil, XII, 387.

(3) V. pourtant Bruxelles, 11 juillet 1810.

(4) Pothier, Donations entre vifs, 132 — Duranton, t. VIII, p. 602, 525 — Aubry et Rau, quatrième éd., VII, § 705 — Baudry-Lacantinerie et Colin, Donations, 1344 et 1345 — Planiol, III, 2581 — Colin et Capitant, III, p. 798.

(5) Laurent, XII, 338 — Aubry et Rau, loc. cit. — Baudry-Lacantinerie et Colin, op. cit. 1346 — Planiol, III, 2582.

(6) Laurent, loc. cit., déclare « que le donateur est tenu de sa faute » comme tout débiteur. Mais il n'est pas responsable du dommage causé » par sa moindre imprudence. Ce serait la responsabilité de la faute la plus » légère ; or le Code n'admet pas ce degré de faute, sauf en matière de » délits et de quasi-délits ». Dans l'ancien droit, le donateur n'était tenu que de son dol, le contrat étant fait dans l'intérêt d'un seul (Pothier, op. cit. 133).

la même valeur en ce qui concerne les services gracieux, qu'ils soient fondés sur l'intention commune des parties, ou le sentiment de gratitude de l'obligé à l'égard de son bienfaiteur.

Il faut donc décider que le voiturier de complaisance, n'étant pas garant d'une sécurité absolue, ne peut être recherché que s'il a commis une faute. Or la preuve de cette faute incombera naturellement au demandeur, c'est-à-dire à l'obligé ; encore celui-ci devra-t-il prouver qu'il s'agit d'une faute lourde, ou tout au moins d'un « culpa levis in concreto », puisque nous savons que s'agissant d'un contrat de bienfaisance, le voiturier ne répond pas de la « culpa levis in abstracto ».

Ainsi donc la théorie de la responsabilité contractuelle, qui à première vue semblait, en ce qui concerne la preuve, être moins favorable au voiturier que la théorie de la responsabilité délictuelle, apparaît au contraire comme au moins aussi avantageuse, étant donné surtout que beaucoup admettent l'application au transport gracieux de la présomption de faute des articles 1384 et 1385.

SECTION III.

CONSÉQUENCES PRATIQUES DE LA THÈSE DE LA RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE AU POINT DE VUE DE LA FIXATION DU MONTANT DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Tout comme en matière délictuelle, la fixation des dommages-intérêts est faite par les Tribunaux qui jouissent d'un pouvoir souverain d'appréciation.

Mais alors qu'en ce qui concerne la responsabilité délictuelle, les dommages-intérêts sont nécessairement égaux à tout le préjudice subi par la victime, la responsabilité contractuelle est à ce sujet soumise à quelque règles qui sont moins sévères pour l'auteur du dommage.

Tout d'abord, le débiteur n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat, lorsque ce n'est pas par son dol que l'obligation n'est pas exécutée (art. 1150 C. Civ.).

Et s'il y a dol, « les dommages-intérêts ne doivent comprendre » à l'égard de la perte éprouvée par le créancier et le gain dont » il a été privé, que ce qui est une suite immédiate et directe de » la convention » (art. 1151).

Enfin — et ceci sera pratiquement sans application en ce qui concerne le transport gracieux — les dommages-intérêts peuvent être convenus d'avance (art. 1152).

Aucun de ces articles ne peut être étendu à la responsabilité délictuelle (1).

---

(1) Laurent, XX, 523 — Aubry et Rau, 4e éd., IV, § 445.

CONCLUSION

Parmi les nombreux problèmes qui soulèvent une circulation chaque jour plus intense et un nombre croissant d'accidents, le problème de la responsabilité du voiturier de complaisance à raison des éléments moraux, sentimentaux et juridiques qu'il met en jeu, est certainement l'un des plus délicats et des plus complexes, et l'un de ceux aussi dont la solution apparaît comme la plus urgente.

Ce problème a attiré au plus haut point l'attention des juristes et des tribunaux, mais il semble pourtant loin d'être résolu. Les auteurs sont très divisés et la jurisprudence est en plein désarroi ; la Cour de Cassation s'est bornée à donner son avis sur la question de preuve (arrêt Gasse) en gardant le silence sur les autres points.

Cette incertitude est due à ce que les uns et les autres ont trop rapidement et sans examen sérieux écarté le principe d'une responsabilité contractuelle. Habitués à considérer la complaisance comme extra-juridique, les services gracieux comme de simples « rapports mondains » en dehors du droit, hypnotisés par les contrats synallagmatiques qui tiennent la place la plus importante dans le Code, sinon dans la vie, ils n'ont pas voulu aller jusqu'au fond des choses et par timidité, ils se sont refusés à voir dans le service gracieux un véritable accord de volontés productif d'obligations plus ou moins étendues, un véritable contrat, de complaisance évidemment, mais néanmoins un contrat. Placés sur le terrain de la responsabilité délictuelle, ils n'ont pu qu'aboutir à l'incohérence et la confusion. Après avoir dans l'ensemble manifesté une tendance favorable au voiturier de complaisance, jurisprudence et auteurs se sont divisés ; les uns, enchaînés par la rigueur des principes, logiques avec eux-mêmes, sont arrivés à traiter aussi sévèrement le voiturier que le conducteur qui écrase un passant; ils l'ont déclaré responsable de tout le préjudice causé, même pour la faute la plus légère, et ont même présumé cette responsabilité, en vertu des articles 1384 et 1385. D'autres, parmi

lesquels la Chambre Civile de la Cour de Cassation (arrêt Gasse. du 27 mars 1928 et arrêt du 11 juin 1928), puis la Chambre des Requêtes (arrêt du 9 juin 1928), sont arrivés à des solutions plus modérées, ne rendant le voiturier responsable que de sa faute légère, écartant l'application de la présomption légale de la faute, et réduisant le montant des dommages-intérêts ; mais ils ont dû, pour cela, construire des systèmes spécieux et contradictoires (voir la théorie de l'acceptation des risques) ou se réfugier dans l'arbitraire pur (arrêt Gasse). Si l'on veut maintenir la responsabilité du voiturier de complaisance sur le terrain délictuel, on ne peut sortir de l'imbroglio actuel que par la voie législative, avec tous ses inconvénients (difficulté de rédiger un texte précis, court et clair, danger qu'il peut y avoir à modifier des articles aussi fondamentaux que le sont les articles 1382 et suivants, difficultés d'interprétation, etc...).

Au contraire, la solution contractuelle, conforme à la nature des choses, simple, claire et logique, aboutit à des résultats équitables par le jeu même des principes des contrats gratuits qui conduit à écarter la responsabilité du voiturier de complaisance en cas de faute légère, et en l'absence de toute obligation de garantie, à imposer à l'invité la charge de la preuve, le montant des dommages-intérêts devant être, d'autre part, déterminé suivant les règles posées par les articles 1150 et suivants. Le transport bénévole doit être considéré, non pas comme une variété du contrat de transport, ou de mandat, ou du dépôt, mais comme un service gracieux rentrant dans la catégorie des contrats de bienfaisance dont parle l'article 1105 du Code Civil. Cette solution a l'avantage de ne nécessiter aucune réforme législative ; avec un peu de bon sens et de hardiesse, on peut la dégager des principes et des textes fragmentaires consacrés par le Code aux contrats de bienfaisance, sans pour cela être obligé de tomber dans l'arbitraire et de forcer le sens des textes.

Quoi qu'il en soit, cette solution est à l'heure actuelle à peu près complètement abandonnée. Mais peut-être est-il permis de croire qu'un jour ou l'autre elle bénéficiera d'un retour de faveur, si, comme on peut le supposer, l'unité, en l'absence d'un texte nouveau, n'arrive pas à se faire au sein des partisans de la responsabilité délictuelle. Peut-être alors comprendra-t-on que la théorie de la responsabilité contractuelle peut seule permettre de satisfaire l'esprit de mesure et d'équité qui domine la jurisprudence et la doctrine moderne, et que M. le professeur Ricol, sur ce point précis du transport bénévole, traduisait ainsi (1) :

(1) Note précitée.

« Condamner à des dommages-intérêts une personne pour faute » légère, alors qu'elle rend un service gratuit, c'est, sous des rai- » sons scholastiques, arriver à détruire la moralité dans le » droit. La rendre responsable de son imprudence grave, con- » crètement appréciée, voilà la formule de réparation équita- » ble. Et admettre cette solution, que commandent la logique » et la raison, c'est s'inspirer encore de l'unique réalité. »

TABLE DES DÉCISIONS CITÉES

1810.

Février 20 Liège, Dalloz, J. G. v° Responsabilité, 190.
Juillet 11 Bruxelles, Dalloz J. G. v° Dispositions entre vifs, 1386, note 2.

1825.

Décembre 31 T. Civ. Péronne — Dalloz, J. G. v° Chasse, 333.

1826.

Février 4 Amiens Dalloz, J. G. v° Chasse, 333.
Avril 29 Toulouse, ibid., v° Responsabilité, 420.

1852.

Juillet 20 — Req. D. 52-1-247.
Décembre 29 Civ. D. 53-1-49.

1857.

Décembre 2 Orléans (2e Ch.) S. 1858-2-591.

1860.

Novembre 28 Cass. (cité par Rolland, thèse, p. 28).

1863.

Janvier 12 Req. D. 63-1-302.
Avril 29 Nîmes D. 1865-2-14.

1869.

Novembre 27 Limoges (2e Ch.) — S. 1869-2-42.

1874.

Février 4 Cass. D. 74-1-305.
Juillet 24 Dijon (1re Ch.) S. 1875-2-73.

1876.

Mars 15 Civ. S. 1876-1-337.

1877.

Juillet 6 Rouen (3e Ch.) D. 1878-2-97.

1878.

Janvier 15 Req. D. 78-1-152.
Août 19 Civ. S. 1879-1-422.

1879.

Janvier 10 Crim. D. 1879-1-388.

1885.

Octobre 27 Civ. S. 1886-1-33.
Novembre 23 Req. D. 1886-1-11 — S. 1886-1-5.

1888.

Mars 9 T. Civ. Seine Gaz. Pal. 1889-1-177.

1889.

Juin 4 Paris Gaz. Pal. 1889-1-177.

1890.

Janvier 21 Req. D. 1891-1-380.

1891.

Janvier 14 T. Civ. Seine (4e Ch.) Gaz. Pal. 1891-1-177, D. 1893-2-57.
Janvier 21 Paris (cité dans Sauvageot, thèse, Dijon 1903, p. 81).

1892.

Janvier 20 Alger (3e Ch.) D. 1892-2-564.
Juillet 11 Civ. D. 94-1-561.
Décembre 5 Montpellier (1re Ch.) D. 1894-2-451.

1893.

Mai 3 T. Com. Seine Gaz. Pal. 1893-1-624.
Juin 24 Paris (4e Ch.) D. 1896-2-342, Gaz. Pal. 1893-2-168.

1895.

Mars 27 Riom D. 1896-1-407.
Mai 27 Req. Droit 17 juin 1895, Pand. fr. 1895-1-480.
Juin 26 T. Civ. Seine. Loi 25 octobre 1895.

1896.

Mai 18 T. Civ. Seine (11e Ch.) Gaz. Pal. 1896-2-84.
Juin 16 Civ. D. 1897-1-433.

1897.

Mars 29 Req. D. 1896-1-216, S. 1897-1-70, Gaz. Pal. 1897-2-37.
Décembre 22 Paris (2e Ch.) D. 1900-2-64.

1899.

Mars 21 T. Sup. Cologne S. 1901-4-20.

1900.

Janvier 31 T. Civ. Seine, inédit.
Août 4 T. Civ. Seine D. 1901-2-277 — Gaz. Pal. 1901-1-310.
Août 8 Rouen Rec. Rouen, 1901-42.

1901.

Février 16 T. Corr. Seine (cité par Dupont, thèse, Caen, 1910, p. 103).
Mai 21 T. Civ. Seine (4e Ch.) Gaz. Pal. 1901-2-119.

1902.

Février 7 T. Corr. Seine (cité par Imbrecq, p. 15).
Octobre 30 Crim. Loi 1er avril 1903.

1903.

Octobre 28 T. Com. Seine Gaz. Trib. 29 nov. 1903. Droit 29 nov. 1903, L. et S. 1903-94, juillet.
Décembre 12 Crim. D. 1904-1-70, Gaz. Pal. 1904-1-140, Rec. Ass. 1905-239.

1904.

Décembre 6 T. Civ. Seine L. et S. 1907 p. 10.

1905.

Février 22 T. Corr. Seine (8e Ch.) Gaz. Trib. 1905-2-2-67.
Février 23 T. Corr. Seine (11e Ch.) Gaz. Trib. 1905-1-2-305.
Février 24 T. Civ. Boulogne-sur-Mer Gaz. Trib. 1905-2-2-293.
Mars 1 T. Civ. Seine L. et S. Août 1905 p. 44.
Juin 3 Paris (9e Ch.) L. et S. Août 1905 p. 42.
Juin 30 T. Corr. Seine (8e Ch.) Gaz. Pal. 1905-2-205, Omnia, déc. 1926, p. 677.
Juillet 4 T. Com. Marseille Rec. Marseille 1905-1-339.
Décembre 5 T. Civ. Avignon (cité par Imbreq, p. 6 en note).
Décembre 12 T. Corr. Seine, L. et S. janvier 1906, p. 76.
Décembre 27 Cass. S. 1906-1-286.

1906.

Juin 25 T. Civ. Bruxelles (6e Ch.) Loi 18 octobre 1907.
Juillet 11 T. Civ. Chambéry (cité par Imbrecq n° 41).
Novembre 8 Paris L. et S. 1907, p. 10.
Décembre 14 Paris L. et S. 5 janvier 1907.

1907.

Janvier 2 Bruges (cité par Imbrecq, n° 153).
Janvier 23 Caen (1re Ch.) D. 1908-5-29, Rec. Caen 1907-160.
Février 7 T. Civ. Seine (7e Ch.) (cité par Imbrecq n° 108).
Juin 15 Nancy Droit 18 décembre 1917.
Octobre 4 T. Paix Paris, Ve arrt, Loi, 9 octobre 1907 — L. et S. 1908-35, Rev. J. Paix 1908-265, Mon. J. Paix 1908-312.

1908.

Janvier 22 Req. D. 1908-1-217.
Avril 3 Crim. Gaz. Trib. 1908-2-1-176.
Avril 8 Toulouse (1re Ch.) S. 1908-2-94.
Décembre 12 T. Civ. Versailles (cité par Imbrecq n° 164).
Décembre 17 T. Civ. Lyon (3e Ch.) M. Lyon 5 janvier 1909.

1909.

Mai 27 T. Civ. Lyon (1re Ch.) D. 1911-5-12 — Rec. Ass. 1909-735.
Juin 9 T. Com. Nantes Rec. Nantes 1909-1-389.
Novembre 20 Lyon S. supp. 1911-2-28 — M. Lyon 1er janvier 1910.

1910.

Juin 7 Req. D. 1911-1-91.
Juin 26 T. Civ. Seine (5e Ch.) Rec. Ass. 1910-478.
Juin 27 T. Civ. Pont-l'Evêque S. 1912-2-23.
Juin 29 Toulouse S. 1910-2-280.
Novembre 7 Req. Gaz. Trib. 1911-1-1-104.
Novembre 21 Caen (1re Ch.) S. 1912-2-23.

1911.

Mars 22 Civ. D. 1911-1-354.
Novembre 17 T. Corr. Fontainebleau D. 1913-2-152.
Novembre 21 Civ. D. 1913-1-249, S. 1912-1-73.
Décembre 14 T. Civ. Avignon Gaz. Trib. 26 mai 1912.

1912.

Janvier 13 T. Civ. Lyon (1re Ch.) Gaz. Trib. 1913-2-2-68, M. Lyon, 19 janv. 1912.
Mars 26 Nîmes (1re Ch.) Gaz. Trib. 26 mai 1912, Droit 12 juin 1912, Loi 4 juin 1912, M. Lyon, 5 juillet 1912.
Mai 24 Paris (5e Ch.) Droit 12 juin 1912.
Juin 20 T. Civ. Nice Rec. Ass. 1913-692.
Novembre 15 Amiens (Ch. Corr.) Juriscl. Com. F. C. 1445, art. 97-98 C. Com.
Décembre 18 Civ. D. 1915-1-17.

1913.

Janvier 28 Lyon (2e Ch.) Gaz. Pal. 1913-1-308, Gaz. Trib. 1913-2-2-68. Loi 10 mars 1913, M. Lyon 1913-172.
Mars 19 T. Civ. Argentan, Droit 31 décembre 1913.
Avril 12 T. Civ. Seine (7e Ch.) Gaz. Trib. 1913-2-2-135.
Avril 21 Civ. D. 1913-1-249, S. 1914-1-5.
Mai 6 T. Civ. Bayonne Rec. Ass. 1920-224.
Juillet 12 Paris, Gaz. Pal. 1913-2-314.
Juillet 16 T. Civ. Angoulême, Rec. Ass. 1916-113.
Octobre 24 Crim. S. supp. 1914-1-15.
Novembre 12 Caen Rec. Ass. 1916-44.

1914.

Mai 25 Bordeaux (1re Ch.) D. 1920-2-116, Gaz. Pal. 1919-2-174, Rec. Ass. 1916-113.
Juin 22 Toulouse (1re Ch.) D. 1917-2-83.
Juillet 2 Paris (5e Ch.) D. 1917-2-93.

1915.

Juin 16 Aix (1re Ch.) Rec. Ass. 1920-226.
Décembre 11 Paris (5e Ch.) Gaz. Trib. 1916-2-402.

1916.

Juillet 16 T. Civ. Toulouse Rec. Ass. 1919-65.

1917.

Février 6 Civ. D. 1917-1-35.
Février 18 Paris. Loi 15 mars 1917.
Juin 5 T. Civ. Seine Rec. Ass. 1918-120.
Juillet 4 Req. S. supp. 1917-1-26.
Juillet 17 Civ. 1917-1-133.
Décembre 13 Paris (5e Ch.) Rec. Ass. 1918-196.

1918.

Février 5 Civ. Nantes inédit.
Février 26 Req. S. 1918-1-119.
Avril 12 Req. D. 1919-1-45.
Octobre 10 Lyon Rec. Ass. 1920-230.

1919.

Juillet 24 T. Civ. Bonneville Gaz. Pal. 1919-2-151, Rec. Ass. 1920-53.
Juillet 30 Civ. D. 1920-1-81.
Novembre 11 Req. D. 1920-1-156, Rec. Ass. 1920-229.

1920.

Mars 10 T. Civ. Compiègne Gaz. Pal. 1920-1-507, Rec. Ass. 1920-222.
Mars 16 Paris (9e Ch. Corr.) D. 1920-2-116.
Juillet 24 Crim. Gaz. Pal. 1920-2-521.
Octobre 8 T. Civ. Bourgoin D. 1922-2-25.

1921.

Février 2 T. Civ. Grenoble (cité par Grenoble, 15 novembre 1921, v. infra).
Mars 15 Civ. S. 1922-1-100.
Mars 15 Grenoble (1re Ch.) D. 1922-2-25.
Avril 20 Paris (5e Ch.) Gaz. Trib. 1921-2-622.
Mai 10 Civ. D. 1923-1-209.
Juillet 28 T. Civ. Saint-Etienne, Rec. Ass. 1923-33.
Juillet 31 Req. inédit.
Octobre 27 Lyon (1re Ch.) Rec. Ass. 1922-173, M. Lyon, 5 déc. 1921.
Novembre 4 T. Civ. Montreuil-sur-Mer, Rec. Ass. 1922-270.
Novembre 15 Grenoble (1re Ch.) D. 1926-2-121.

1922.

Janvier 9 T. Civ. Nice Gaz. Pal. 1922-1-186.
Janvier 10 T. Civ. Seine Gaz. Trib. 1922-2-234.
Janvier 11 Civ. Gaz. Pal. 1922-1-344.
Janvier 24 Civ. Gaz. Trib. 1922-1-96.
Mars 1er Douai Rec. Ass. 1922-170.
Mars 18 Nancy (1re Ch.) Rec. Ass. 1922-467.
Mars 28 Civ. Rec. Ass. 1922-459.
Avril 3 Montpellier Rec. Ass. 1922-459.
Avril 7 Paris (5e Ch.) Gaz. Pal. 1922-2-128, Rec. Ass. 1922-273.
Juillet 4 Civ. Gaz. Trib. 1922-206.
Juillet 19 T. Corr. Seine (14e Ch.) Gaz. Pal. 1922-2-419.
Juillet 25 Civ. D. 1923-1-209.
Juillet 31 Req. D. 1923-1-210.
Octobre 3 Montpellier Rec. Ass. 1922-459.
Octobre 14 Lyon (1re Ch.) Rec. Ass. 1923-33.
Décembre 18 T. Civ. Seine (4e Ch.) Rec. Ass. 1923-1-22, R. loc. aer. 1923-75.

1923.

Janvier 2 T. Civ. Havre Gaz. Pal. 21 novembre 1927.
Janvier 4 T. Com. Aix. Rec. Ass. 1923-298.
Janvier 12 T. Com. Marseille Rec. Marseille 1924-347.
Janvier 19 Paris (9e Ch.) (cité par Lalou, Resp. civile, 505).
Février 28 Req. Gaz. Pal. 1923-2-204.
Mars 9 T. Civ. Bourgoin, Gaz. Dalloz 1923, n° 10 p. 80.
Mars 24 Lyon (1re Ch.) Rec. Ass. 1923-299, M. Lyon 24 oct. 1924.
Avril 24 Civ. Gaz. Trib. 1923-1-174.
Mai 24 Lyon (3e Ch.) M. Lyon 19 novembre 1923.
Juin 4 Dijon Rec. Dijon 1923, 98.
Juin 5 T. Civ. Marennes, Loi 11 mars 1924.
Juin 11 T. Com. Lyon. Loi 27 août 1924, Gaz. Jud. Lyon 16 avril 1924.
Juillet 10 Req. S. 1926-1-297.
Juillet 25 T. Com. Marseille Rec. Marseille 1925-172.
Octobre 10 T. Civ. Lyon (1re Ch.) M. Lyon 4 février 1924.
Novembre 15 Dijon D. H. 1924-153.
Novembre 28 T. Corr. Seine Omnia juin 1924, p. 8.
Décembre 4 T. Civ. Lyon Omnia janvier 1926, p. 625.
Décembre 11 Rennes (3e Ch.) inédit.
Décembre 19 Poitiers Mon. Com. Ind. 16 décembre 1924.
Décembre 20 T. Com. Aix Rec. Ass. 1924-227, Loi 11 mars 1924.

1924.

Janvier 16 Riom V. aut. 25 juin 1924, p. 240.
Janvier 22 Civ. Gaz. Trib. 1924-1-76.
Février 27 T. Com. Havre Rec. Havre 1923-1924-173.
Mars 6 T. Corr. Vienne J. Grenoble 1925-158.
Mars 27 T. Civ. Seine (4e Ch.) Gaz. Pal. 1924-1-186.
Mars 27 Lyon Rec. Ass. 1924-227, M. Lyon 15 septembre 1922.
Mai 13 T. Civ. Seine (4e Ch.) Rec. Ass. 1914-282.
Mai 19 Req. D. H. 1924-410 Gaz. Pal. 1924-2-315, Rec. Ass. 1914-230.
Mai 19 Nîmes Rec. Ass. 1924-380.
Mai 21 Orléans D. 1925-2-28.
Juin 3 T. Civ. Valence (1re Ch.) Gaz. Pal. 1924-2-191.
Juin 13 Grenoble (2e Ch.) Gaz. Pal. 1924-2-189.
Juillet 1 Rouen Gaz. Pal. 21 novembre 1927.
Juillet 15 T. Civ. Trévoux D. H. 1924-631.
Juillet 23 T. Civ. Morlaix inédit.
Juillet 29 Civ. D. 1925-1-5, S. 1924-1-321.
Octobre 8 Montpellier (1re Ch.) D. 1925-2-44, D. H. 1924-729.
Octobre 22 T. Civ. Avignon D. 1926-2-128, D. H. 1924-710, Rec. Ass. 1925-433.
Octobre 28 T. Civ. Nantes (2e Ch.) inédit.
Octobre 30 T. Com. Seine Gaz. Pal. 1925-1-232.
Novembre 19 Riom (1er Ch.) D. 1925-2-45.
Novembre 21 Orléans D. 1925-2-28.
Novembre 22 Crim. Gaz. Pal. 1925-1-253.
Novembre 25 Req. Gaz. Trib. 1925-1-77.
Novembre 26 Caen (1re Ch.) D. 1926-2-126, D. H. 1925-33.
Novembre 27 Lyon (1re Ch.) M. Lyon 7 avril 1925.
Décembre 3 T. Civ. Seine (4e Ch.) R. loc. aer. 1925-58.
Décembre 4 T. Civ. Vienne D. H. 1925-74.
Décembre 22 Cons. Et. D. 1925-3-9, Gaz. Pal. 1925-1-157.

1925.

Janvier 15 T. Civ. Thiers, D. H. 1925-254. Gaz. Trib. 1925-2-394,
Janvier 9 Nîmes Gaz. Pal. 1925-1-306.
Janvier 14 Civ. D. 1925-1-189.
Janvier 15 T. Civ. Thiers, D. H. 1925-254. Gaz. Trib. 1925-2-394 Rec. Ass. 1925-425.
Février 2 Civ. D. 1925-1-189.
Février 12 Rennes (3e Ch.) Gaz. Pal. 1925-1-490.
Février 16 Poitiers (1re Ch.) D. 1925-2-41, Gaz. Pal. 1925-2-485. Gaz. Trib. 1925-2-604.
Février 18 Poitiers (2e Ch.) D. 1925-2-41, Gaz. Pal. 1925-1-503, Rec. Ass. 1925-427.
Mars 5 T. Civ. Château-Thierry Gaz. Pal. 1925-2-103, Gaz. Trib. 1925-2-832, Rec. Ass. 1925-431, J. Ass. 1925-227.
Mars 17 Rouen (1re Ch.) D. H. 1925-338.
Mars 23 Req. D. H. 1925-330.
Mars 25 Grenoble (1re Ch.) D. H. 1925-318, Gaz. Pal. 1925-1-744.
Mars 27 Nancy (1re Ch.) Gaz. Pal. 1925-1-766.
Mars 31 T. Civ. Mamers Gaz. Trib. 17 novembre 1925.
Avril 10 T. Civ. Lectoure D. 1925-2-109, D. H. 1925-400.
Avril 20 T. Civ. Nice Gaz. Trib. 17 novembre 1925.
Avril 28 T. Civ. Bonneville (v. référence à Chambéry, 26 octobre 1926).
Mai 9 Paris (5e Ch.) D. 1926-2-126, Gaz. Trib. 1925-2-828 Rec. Ass. 1925-237.
Mai 19 T. Civ. Seine (14e Ch.) Rec. Ass. 1925-439.
Mai 23 Lyon (1re Ch.) D. 1926-2-126.
Mai 29 Riom (v. référence à Civ. 27 mars 1928).
Juin 5 Pau (Ch. Corr.) D. H. 1925-617, Rec. Ass. 1925-437.
Juin 10 Lyon (2e Ch.) D. 1926-2-127.
Juin 17 T. Civ. Montpellier Rec. Ass. 1925-233.
Juin 26 Nancy D. 1927-2-29.
Juillet 9 T. Civ. Lyon (2e Ch.) Rec. Ass. 1926-50.
Juillet 15 Aix D. 1926-2-65.
Juillet 18 Paris (5e Ch.) Rec. Ass. 1925-241.
Juillet 22 Lyon (2e Ch.) M. Lyon 30 octobre 1925.
Juillet 22 Nancy (1er Ch.) Gaz. Pal. 1926-1-351 Rec. Ass. 1926-82.
Juillet 27 Req. D. 1926-1-5, S. 1925-1-249.
Juillet 28 T. civ. Nantes (2e Ch.) inédit.
Juillet 31 Grenoble (cité dans note Josserand D. 1927-1-137).
Octobre 27 Grenoble (1re Ch.) D. H. 1925-677.
Octobre 29 Lyon D. H. 1925-658.
Novembre 5 T. Civ. Seine (4e Ch.) Rec. Ass. 1926-241.
Novembre 9 Cons. Et. D. H. 1926-10. Gaz. Pal. 1926-1-351.
Novembre 30 Douai (Vincent c. Liénard) D. 1926-2-177.
Novembre 30 Douai (1re Ch.) (Delplace) Rec. Ass. 1926-319, M. Douai 1926-36.
Novembre 27 T. Civ. Saint-Omer — Rec. Somm. 1925-1832.
Décembre 4 T. Civ. Boulogne Gaz. Trib. 8 avril 1926.
Décembre 8 Bordeaux, Rec. Ass. 1926-326, Rec. Bordeaux 1926-14.
Décembre 11 T. Civ. Lyon (2e Ch.) Rec. Ass. 1926-52.
Décembre 14 Nîmes (1re Ch.) D. 1926-2-128, D. H. 1926-61, Gaz. Pal. 1926-1-298, Rec. Ass. 1926-433.

1926.

Janvier 5 T. Civ. Lille Gaz. Pal. 1926-2-463.
Janvier 21 Rennes (3e Ch.) Inédit.
Janvier 27 T. Civ. Lyon Gaz. Jud. Com. Lyon 28 avril 1926.
Février 8 Civ. Gaz. Pal. 1926-1-629.
Février 19 Lyon (3e Ch.) Rec. Ass. 1926-55.
Février 22 Civ. D. H. 1926-194.
Février 22 T. Civ. Nice Gaz. Trib. 21 décembre 1926.
Mars 1er Poitiers V. aut. 10 mai 1926, p. 176.
Mars 2 Bordeaux (4e Ch.) Rec. Ass. 1926-323, Rec. Bordeaux 1926-1927-1-16.
Mars 3 Cons. Et. Gaz. Pal. 1926-1-582, Rec. Ass. 1926-332.
Mars 24 Rouen (Ch. r.) D. H. 1926-413.
Avril 12 Paris (5e Ch.) Rec. Ass. 1926-126.
Avril 14 Rennes (1re Ch.) Rec. Rennes, 1928-151.
Mars 20 Angers S. 1926-2-26.
Mai 17 T. Civ. Seine (4e Ch.) Argus 20 juin 1926.
Mai 29 Riom (v. référence à Civ. 27 mars 1928).
Juin 4 T. Com. Seine. Gaz. Trib. 4 septembre 1926.
Juin 15 Civ. S. 1926-1-249, Gaz. Pal. 1926-2-291, v. aut. 25 août 1926 p. 320.
Juin 23 Alger D. H. 1926-457, Rec. Ass. 1926-335.
Juin 23 Rouen Gaz. Trib. 26 juin 1926.
Juin 25 T. Civ. Seine Rec. Ass. 1926-243.
Juin 29 Angers D. H. 1926-538.
Juin 30 T. Civ. Seine (11e Ch.) Gaz. Pal. 1926-2-408 Rec. Ass. 1926-325.
Juillet 23 Cons. Et. D. 1926-3-60, Gaz. Pal. 1927-2-562, S. 1927-3-80.
Juillet 27 T. Civ. Bourg. Loi 18 septembre 1926.
Juillet 29 T. Civ. Valenciennes Gaz. Pal. 1927-1-171.
Octobre 11 T. Civ. Eure Gaz. Pal. 1927-2-17, D. H. 1927-26.
Octobre 21 Riom (2e Ch.) Gaz. Pal. 1927-1-159.
Octobre 21 Lyon (1re Ch.) D. H. 1927-11.
Octobre 26 Chambéry D. H. 1927-26, Gaz. Pal. 1927-1-171.
Octobre 28 T. Civ. Seine-Inférieure (Le Havre) (1re Ch.) Gaz. Pal. 1926-2-765.
Décembre 9 T. Civ. Rhône (5e Ch.) D. H. 1927-161.
Décembre 14 Req. D. 1927-1-105.
Décembre 23 Paris, inédit.
Décembre 30 Lyon (3e Ch.) D. H. 1927-177, Rec. Ass. 1927-133.

1927.

Janvier 10 Paris (5e Ch.) Gaz. Trib. 17 février 1927.
Janvier 12 Req. D. 1927-1-145, D. H. 1927-181, S. 1927-1-129.
Janvier 12 Alger (1re Ch.) Gaz. Pal. 10 février 1928.
Février 1er T. Civ. Nord (Lille) (2e Ch.) Gaz. Pal. 1927-2-562.
Février 3 T. Civ. Seine-et-Marne (Melun) (2e Ch.) Gaz. Pal. 1927-2-300, Sem. Jur. 1927-944.
Février 21 Civ. D. 1927-1-197, S. 1927-1-137, Gaz. Pal. 1927-1-407, Sem. Jur. 1927-329, Rép. Comm. 1927-6214.
Février 23 Orléans D. H. 1927-295, Rec. Ass. 1927-136.
Mars 2 Req. D. 1927-1-123.
Mars 11 Aix (3e Ch.) D. H. 1927-294, Rec. Ass. 1927-136.
Mars 29 Req. D. 1927-1-137, D. H. 1927-221, S. 1927-1-134 et 217, Gaz. Pal. 1927-2-140, Rec. Ass. 1927-143, Sem. Jur. 1927-557.
Mars 29 Angers D. H. 1927-310.
Mars 31 Paris (9e Ch.) Gaz. Pal. 1927-1-358.
Avril 1er T. Civ. Isère (Grenoble) J. Grenoble 1927-109.
Avril 6 Civ. D. 1927-1-111.

Avril 11 Besançon (1re Ch.) D. H. 1927-438.
Avril 26 T. Com. Vienne D. H. 1927-363.
Mai 12 Bordeaux (4e Ch.) Rec. Ass. 1927-311, Sem. jur. 1927-74.
Mai 14 Aix D. H. 1927-374.
Mai 17 T. Civ. Saône-et-Loire (Châlon-sur-Saône), D. H. 1928-246.
Mai 18 T. Paix Paris. Loi 1er juillet 1927.
Mai 27 T. Civ. Seine Rev. Us. Route (D. A. S.) 1927-2227.
Mai 30 T. Civ. Haute-Garonne (Saint-Gaudens) Gaz. Pal. 1927-2-562, Rev. Proc. 1927-228.
Juin 10 T. Civ. Loire-Inférieure (Nantes) (2e Ch.) inédit.
Juin 14 Dijon (1re Ch.) D. H. 1927-440, Gaz. Pal. 1927-2-558, Sem. Jur. 1927-1222.
Juin 16 T. Civ. Seine (1re Ch.) D. H. 1927-489.
Juin 21 Grenoble J. Grenoble 1928-23.
Juillet 6 Bruxelles Rec. Ass. 1927-404.
Juillet 7 Lyon (Ch. r.) D. H. 1927-423, Gaz. Pal. 1927-2-398, Sem. Jur. 1927-990.
Juillet 12 Bourges Rec. Somm. 1927-3147.
Juillet 16 Lyon M. Lyon 27 avril 1928.
Juillet 25 Civ. Gaz. Pal. 1927-2-574.
Octobre 14 Caen (2e Ch.) Sem. Jur. 1928-331.
Octobre 17 Poitiers Sem. Jur. 1927-1435.
Octobre 26 Civ. Gaz. Pal. 1927-2-802. Gaz. Trib. 6 décembre 1927.
Novembre 16 Colmar Gaz. Pal. 1928-1-308.
Novembre 23 Limoges (1re Ch.) Gaz. Trib. 1928-1-95.
Décembre 1er T. Civ. Seine (4e Ch.) D. H. 1928-13.

1928.

Janvier 21 T. Civ. Seine-Inférieure (Rouen) (2e Ch.) D. H. 1928-219.
Janvier 26 Dijon (1re Ch.) D. H. 1928-247.
Janvier 26 Rennes (3e Ch.) Rec. Rennes, 1928-263.
Février 3 Grenoble (2e Ch.) Rep. Comm. 1928-7294.
Juin 9 Req. D. H. 1928-382, Gaz. Trib. 28 juin 1928.
Juin 11 Civ. D. H. 1928-414, Gaz. Pal. 27 juillet 1928.
Février 22 T. Civ. Loire-Inférieure (Nantes) (2e Ch.) D. H. 1928-298.
Février 27 Grenoble 1re Ch.) D. H. 1928-344.
Février 27 Civ. D. H. 1928-223, Gaz. Pal. 10 avril 1928.
Mars 1er T. Com. Saint-Etienne, D. H. 1928-363.
Mars 6 Req. D. H. 1928-197. Gaz. Pal. 1928-1-545.
Mars 20 T. Civ. Aude D. H. 1928-341.
Février 27 Civ. D. H. 1928-223, Gaz. Pal. 10 avril 1928.
Mars 6 Req. D. H. 1928-197, Gaz. Pal. 1928-1-545.
Mars 27 Civ. D. H. 1928-221, Gaz. Pal. 6 avril 1928, Gaz. Trib. 3 avril 1928, Rev. Us. Route (D. A. S.) 1928-2498.
Mai 14 Civ. Gaz. Pal. 16 juin 1928.
Mai 23 T. Civ. Seine (8e Ch.) Gaz. Pal. 16 juin 1928.
Juin 9 Req. D. H. 1928-382, Gaz. Trib. 28 juin 1928.
Juin 11 Civ. D. H. 1928-414, Gaz. Pal. 27 juillet 1928.
Juillet 16 T. Civ. Seine (14e Ch.) Gaz. Pal. 7 juillet 1928.

BIBLIOGRAPHIE

I. *Ouvrages de doctrine.*

AUBRY ET RAU. — Cours de droit civil français, quatrième édition.

BARTHOLOMOT. — Thèse Dijon, 1908 (sur la responsabilité des automobilistes).

BAUDRY LACANTINERIE (et collaborateurs). Avec le supplément de M. Bonnecase.

BLAISOT. — Commentaire juridique et pratique du Code de la Route, Paris, Rousseau, 1925.

— Responsabilité des automobilistes à l'égard des tiers transportés gratuitement. (Rep. Commaille, 1926-5554.)

BOUTAUD. — Des clauses de non responsabilité et de l'assurance de la responsabilité des fautes, Paris, Rousseau, 1896.

CHARIER. — De la responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents, thèse, Caen, 1926.

CHEVALIER. — La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente, thèse, Paris, 1926.

CLUZEL. — Des clauses d'irresponsabilité, thèse, Paris, 1913.

COLIN ET CAPITANT. — Cours élémentaire de droit civil français, t. II.

COULON. — Responsabilité en matière d'accidents d'automobile, thèse, Paris, 1907.

DE LAGARDE. — La responsabilité et l'assurance, thèse, Montpellier, 1925.

DEMOGUE. — Traité des Obligations en général, tomes II, IV et V.

DUPONT. — Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, thèse, Caen, 1910.

DUQUAIRE. — Note au Recueil des Assurances, 1926-54.

ESMEIN (Paul). — Les clauses de non-responsabilité (Revue trimestrielle de droit civil, 1926, p. 313).

— Note au Sirey, 1926-1-249.

FROMAGEOT. — De la faute comme source de responsabilité. Paris, Rousseau, 1891.

GANDILLOT. — De la responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, thèse, Paris, 1911.

GUILHOU. — La responsabilité de l'automobiliste à l'égard de ses invités. (L'Assurance Moderne, 15 avril 1927.)

HAMEL. — Note à la Revue trimestrielle de droit civil, 1925, p. 980.

HUC. — Commentaire théorique et pratique du Code Civil, Paris, 1899.

IMBRECQ. — L'automobile devant la justice, Paris, deuxième édition, 1910.

JOSSERAND. — Les Transports en service intérieur et en service international. — Paris, Rousseau, deuxième édition, 1926.

— Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobile. — (Dalloz Hebdomadaire, Chronique, p. 21.)

— Note au Dalloz, 1927-1-237.

LALOU. — Note au Dalloz, 1927-2-25.

— La responsabilité civile . — Paris, Dalloz, 1928.

LAURENT. — Principes de droit civil. — Paris, troisième édition, 1878.

LE CLEC'H. — De la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile vis-à-vis des personnes transportées bénévolement. (Lois nouvelles 1927-1-224).

LEMOINE. — Responsabilité des propriétaires d'automobiles, thèse, Paris 1909.

LÉVY-LAMBERT. — De la responsabilité des accidents dans les transports terrestres, thèse, Paris, 1916.

MAZEAUD (Henri). — La faute dans la garde. — Revue trimestrielle de droit civil 1925, p. 801 et s.

— Note au Sirey, 1927-1-217.

PERRAUD-CHARMANTIER. — Manuel pratique de l'automobile. — Paris, Sirey, 1927.

PERREAU (E.-H.). — Courtoisie, complaisances et usages non obligatoires devant la jurisprudence. — Revue trimestrielle de droit civil 1914, p. 481.

PIERRON. — Responsabilité des accidents d'automobiles au point de vue civil et légal, thèse, Montpellier, 1909.

PLANIOL. — Traité élémentaire de droit civil, tome II.

POITOU-DUPLESSY, LAROCHE-JOUBERT ET CONDÉ. — Proposition de loi. Journal Officiel, 1925, Documents parlementaires, annexe n° 1655.

RENCKER. — De la non responsabilité conventionnelle, thèse, Dijon, 1894.

RICOL. — Note au Dalloz, 1926-2-121.

RICOLFI. — Proposition de loi. Journal Officiel, 1927, Documents parlementaires, annexe n° 4997.

RIPERT. — Note au Dalloz, 1925-1-5.

— Note au Dalloz, 1927-1-97.

ROGER. — Manuel juridique des Transports, tomes I et II.

ROLAND. — De la responsabilité des conducteurs de véhicules en cas d'accidents, thèse, Paris, 1908.

SARDOU. — Des clauses modificatives de la responsabilité en matière contractuelle, thèse, Aix, 1903.

SAVATIER. — Note au Dalloz, 1925-2-41.

— La nouvelle interprétation judiciaire de l'article 1384 et la responsabilité du conducteur d'automobile. — (Revue de Procédure, 1927-120 et Semaine Juridique, 1927-433.)

SOURDAT. — Traité général de la responsabilité, tomes I et II. — Paris, sixième édition, Marchal et Godde, 1911.

TAFFE. — La responsabilité civile en dehors du contrat et du délit ou du quasi-délit, thèse, Paris, 1921.

TISSOT. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne, thèse, Paris, 1925.

VANSTEENBERGHE. — Les accidents de voyageurs et les droits des victimes, thèse, Dijon, 1905.

II. *Recueils de Jurisprudence et Abréviations.*

D., Dalloz périodique.
D. H., Dalloz hebdomadaire.
S., Recueil Sirey.
Pand. fr., Pandectes françaises.
Gaz. Pal., Gazette du Palais.
Gaz. Trib., Gazette des Tribunaux.
Droit, Le Droit.
Loi, La Loi.
Rec. Somm., Recueil des Sommaires.
Sem. Jur., Semaine Juridique.
J. Ass., Journal des Assurances.
Rec. Ass. Recueil périodique des Assurances.
Rep. Comm., Répertoire Commaille.
Rev. Proc., Revue de procédure.
R. loc. aer., Revue de locomotion aérienne.
Rev. Us. Route, Revue des usagers de la Route (D. A. S.)
L. et S., Lois et Sports.
M. Douai, Lyon etc., Monsieur de Douai, de Lyon, etc.
Rec. Nantes, Caen, etc., Recueil de Nantes, de Caen, etc.
J. Grenoble, etc., Journal de Grenoble, etc.
Argus, Argus.
Omnia, Omnia.
V. aut., Vie automobile.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

§ I. Notion sommaire du transport de complaisance 1

I. Sujet actif du transport : le voiturier 2

II. Sujet passif du transport : une personne ou une chose 4

III. Déplacement d'un lieu dans un autre : élément matériel du transport 4

IV. A titre de pure bienveillance : élément psychologique du transport 7

§ II. Position du problème de la responsabilité civile du voiturier de complaisance 11

§ III. Importance et complexité du problème 15

I. Importance de problème 15

II. Difficultés d'ordre moral 17

III. Difficultés d'ordre juridique 20

PREMIÈRE PARTIE : *Nature juridique de la responsabilité du voiturier de complaisance* 28

Chapitre I. — Thèse de la responsabilité délictuelle 28

Section I. Exposé de la thèse de la responsabilité délictuelle 29

§ I. Arguments contre la thèse de la responsabilité contractuelle 30

§ II. Fondement de la responsabilité délictuelle du voiturier de complaisance 33

I. Articles 1382 et 1383 Code civ. 33

II. Article 1384 du Code civ. 35

III. Article 1385 du Code civ. 42

Section II. Appréciation de la thèse de la responsabilité délictuelle. 45

§ I. La théorie de la responsabilité délictuelle est contraire à la réalité des faits 45

§ II. La théorie de la responsabilité délictuelle engendre l'incertitude et la confusion 48

Chapitre II. — Thèse de la responsabilité contractuelle 49

Section I. Exposé de la thèse de la responsabilité contractuelle 49

§ I. Caractère contractuel de la responsabilité envisagée 49

§ II. Nature du contrat de transport bénévole 51

I. Est-ce un contrat de transport ? 51

II. Autres solutions proposées 55

III. Le transport bénévole est un service gracieux, un contrat de complaisance 60

Section II. Appréciation de la thèse de la responsabilité contractuelle 62

Deuxième Partie : *Les conséquences du parti-pris sur la nature juridique de la responsabilité du voiturier de complaisance.* 65

Chapitre I. — Les conséquences pratiques de la thèse de la responsabilité délictuelle 68

Section I. Au point de vue de l'étendue de la responsabilité 68

§ I. Textes et principes qui déterminent l'étendue de la responsabilité envisagée 68

I. Articles 1382 et 1383 Code civ. 68

II. Articles 1384 et 1385 Code civ. 74

§ II. La responsabilité du voiturier de complaisance peut-elle être atténuée en l'état actuel des textes ? 77

I. Faute de la victime 78

II. Conventions d'exonération de responsabilité et acceptation des risques 82

A Preuve des conventions d'exonération 83

1° Critiques faites à la théorie 83

2° Analyse de la théorie 84

3° Appréciation 90

B Validité des conventions d'exonération 96

1° Exonération des fautes personnelles (autres que le dol et la faute lourde contractuelle). — (Conventions relatives à l'application des articles 1382 et 1383). 97

2° Exonération des risques proprement dits et conventions relatives à l'application des articles 1384 et 1385 102

C Effets des conventions d'exonération 104

D Synthèse de la théorie de l'acceptation des risques et de la théorie de la faute commune 106

§ III. Un projet de réforme législative : la proposition de loi Poitou-Duplessy 111

Section II. Conséquences de la thèse de la responsabilité contractuelle au point de vue de la preuve de la responsabilité. 114

§ I. Principes de l'administration de la preuve 114

§ II. Possibilité d'exonération des présomptions de faute édictées par les articles 1384 et 1385 117
I. Causes d'exonération générales 117
II. Causes d'exonération des présomptions des articles 1384 et 1385 proposées par la jurisprudence et les auteurs 124
A Exonération conventionnelle 124
B Inapplicabilité de principe au transport bénévole des articles 1384 et 1385 125
2° Article 1385 138
1° Article 1384 125
Section III. Conséquence de la thèse de la responsabilité délictuelle au point de vue de la fixation du montant des dommages-intérêts 140

Chapitre II. — Les conséquences pratiques de la théorie de la responsabilité contractuelle 144
Section I. Au point de vue de l'étendue de la responsabilité 144
§ I. Exonération conventionnelle 145
§ II. Application des principes des contrats gratuits 145
Section II. Conséquences pratiques de la thèse de la responsabilité contractuelle au point de vue de la preuve 151
Section III. Conséquences pratiques de la thèse de la responsabilité contractuelle au point de vue de la fixation du montant des dommages-intérêts 153

Conclusion 155
Table des décisions citées 158
Bibliographie 167
Table des matières 170

Rodez, imp. P. Carrère (Maison fondée en 1624). 180.